

ಯೂನಿಯನ್‌ನಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಪಕ್ಷದವರು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅದೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ಅಂಶ. ಸರ್ಕಾರ ಏತಕ್ಕೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಕುಳಿತಿದೆ ಎಂದರೆ ಇಂಥ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಬಂದಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ವ್ಯವಹರಿಸ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆ ಮಾಡದೆ ಲಾಕೌಟ್ ಪ್ರೊಹಿಬಿಟ್ ಮಾಡಿದ ಕೂಡಲೇ somebody else who is aggrieved, he goes to the High Court, files a writ and obtains a stay. ನಾವು ಮಾಡಿದ್ದು ವ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಹಿಂದೆ ಲಾಕೌಟ್ ಪ್ರೊಹಿಬಿಟ್ ಮಾಡಿದಾಗ ಅವರು ಹೈಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಿರುವ ವಿಚಾರ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತೇ ಇದೆ. ಕಾರ್ಮಿಕ ಕಮಿಷನರ್ ಅವರಿಗೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅಡಳಿತ ವರ್ಗದವರನ್ನು ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಕರೆಸು ತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಜೊತೆಗೆ ಕಾರ್ಮಿಕ ನಾಯಕರಾದ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ ಮುಂತಾದವರಿಗೆ ಕೂಡ ಬರಲಿಕ್ಕೆ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಗಂಗಾಧರಪ್.—ನಮ್ಮನ್ನೂ ಕರೆಯಿರಿ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಬಿ. ಜಕನೂರ್.—ಎಲ್ಲರನ್ನೂ ಕರೆಯುತ್ತೇನೆ.

### FINANCIAL BUSINESS

#### Discussion on Demands for grants for 1982-83—Demand Nos. 23&27

MR. DEPUTY SPEAKER.—Now, further discussion and voting on the demands. Now, Prabhakar Telkar will initiate the discussion :

SRI PRABHAKAR TELKAR.—While supporting the demand numbers 23 and 27, I submit that nationalisation of roads in Karnataka.....

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಸ್. ಅರಕೇರಿ.—ನಾನು ಭಾಷಣ ಮಾಡುವಾಗ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಅವರು.....

ಶ್ರೀಮತಿ ಎಸ್. ಪ್ರಮೀಳ.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಪ್ರಭಾಕರ ತೇಲ್ಕರ್ ಅವರಿಗೆ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಮೇಲೆ ಅವರು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡದಿದ್ದರೆ ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಹೊರಗೆ ಹೋಗುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ನಾವೂ ಹೊರಗೆ ಹೋಗುತ್ತೇವೆ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ದಯವಿಟ್ಟು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ. ಒಟ್ಟಿಗೆ ಮಾತನಾಡಬೇಡಿ.

ಶ್ರೀ ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್.—ನಾವೂ ಹೊರಗೆ ಹೋಗುತ್ತೇವೆ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ತೇಲ್ಕರ್ ಅವರು ಮಾತನಾಡಲಿ.

ಪಂಪಾಪತಿ.—ಎಲ್ಲರೂ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಸ್. ಅರಕೇರಿ.—ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ತಾವೂ ಇನ್ನು ಮೇಲೆ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿ.

ಶ್ರೀ ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್.—ಪ್ರಭಾಕರ ತೇಲ್ಕರ್ ಅವರು ಕನ್ನಡದಲ್ಲೇ ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಆದರೆ ನಿಂತುಕೊಂಡ ತಕ್ಷಣ ಇಂಗ್ಲೀಷಿನಲ್ಲೇ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಇಂಗ್ಲೀಷಿನಲ್ಲಿ ಪುರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಗ್ಲೀಷಿನಲ್ಲೇ ಮುಂದುವರಿಸಲಿ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನೀವೂ ಹೀಗೇ ಮಾಡುತ್ತೀರಲ್ಲ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮುಂದೆ ಮಾತನಾಡುವವರು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಲಿ. ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇಂಗ್ಲೀಷಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ಕನ್ನಡ ಮಾತನಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಕನ್ನಡ ಬರುತ್ತದೆ.

MR. DEPUTY SPEAKER.—I cannot force Sri Telkar to speak in Kannada, ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ನಾನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನೇನು ಮಾಡಲಿ?

೨-೨೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಪ್ರವೀಣ್.—ಅವರಿಗೆ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಅವರಿಗೆ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಲು ಬರದಿದ್ದರೆ, ಇನ್ನಾದರೂ ಕಲಿತುಕೊಳ್ಳಲಿ. ಅವರು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡದಿದ್ದರೆ ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಹೊರಟುಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದರೆ ನಾವು ಸದನದಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವರೊಬ್ಬರೇ ಮಾತನಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಿ ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಹೊರಗೆ ಹೋಗುತ್ತೇವೆ.

MR. DUPTY SPEAKER.—You please continue. From next time onwards you can speak in Kannada.

ಶ್ರೀ ಶೀರಾಘ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್.—ಇದೊಂದು ಸಲ ಅವರು ಇಂಗ್ಲೀಷ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಲು ಅನುಮತಿ ಕೊಡಿ.

ಶ್ರೀ ಪ್ರಭಾಕರ ತೇಲ್ಕರ್.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತೇನೆ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ರೋಟೆಗಳು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಆಗುತ್ತಿವೆ. ಇನ್ನೂ ಮೂರನೇ ಒಂದು ಭಾಗದಷ್ಟು ರೋಟೆ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಆಗಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಕೂಡಾ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಇದ್ದೇ ಇದೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನಲ್ಲಿನ ಜನರಿಗೆ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯ ಸರಿಯಾಗಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳು ಹೋಗದಿದ್ದರೆ, ಅಲ್ಲಿನ ಜನ ಲಾರಿಗಳಲ್ಲೋ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲೋ ಪ್ರಯಾಣ ಬೆಳೆಸ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಿಂದೆ ನಮ್ಮ ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನ ಜನ ೧೦-೧೫ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳನ್ನು ನಡೆದೇ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಈಗಲಿನ ಜನ ಸ್ವಲ್ಪ ದೂರ ಹೊಗಬೇಕಾದರೂ ಗಂಟೆ ಗಟ್ಟಲೇ ಬಸ್‌ಗಾಗಿ ಕಾಯುತ್ತಾರೆ. ಜನರ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಬಸ್ ಸಂಖ್ಯೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನ ಕಡೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಏಕೆ ಕೊಡಬಾರದೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಷಯ ಇರಲಿ, ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನ ಕಡೆ ನಮ್ಮ ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸುವುದು ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗೆ ಆಗಲೀ, ನಿರುದ್ಯೋಗಿ ಪದವೀಧರರು ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲು ಅನುಮತಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವರಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಕೊಟ್ಟಹಾಗಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತೊಂದು ಸಲಹೆ ಏನೆಂದರೆ, ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ

(ಶ್ರೀ ಎಂ. ಚಂದ್ರಶೇಖರ್ ಅವರು ಅಧ್ಯಕ್ಷಪೀಠವನ್ನಲಂಕರಿಸಿದರು)

ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಪರಿಟ್ ಹೊಂದಿದಂತಹ ಬಸ್‌ಗಳೂ ಹಾಗೂ ಲಾರಿಗಳು ನಮ್ಮ ಜನರನ್ನು ಕರೆದು ಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ, ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕಂತಹ ರೆವಿನ್ಯೂ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

We are facing lot of problems with KSRTC and we are also not getting the revenue from the people who travel by these lorries. We can see lorries carrying 15 to 20 persons. Will the Government think of increasing the number of buses plying on these routes? Will the Government think of allowing private operators because KSRTC has not sufficient number of buses to ply and meet the needs of the people. Wherever there is dearth of buses, the Government may allow private operators by just taking money because you will be taxing them. What is happening is, the trucks are also carrying passengers from one place to another. If they meet with an accident, the people die and on the contrary, the Government is also losing revenue for that. Therefore, the Government should think about how best this could be eradicated or eliminated. I think the



hon. Transport Minister will consider allowing private persons operating on these routes next time. Even the buses and trucks are also paying taxes. These fleet owners have made some 'galata' and they have managed to see that the octroi was abolished. Whether the tax levied on these trucks and lorries now, is in consonance with the octroi that has been abolished. There are restrictions over KSRTC as well as private buses. We have increased our taxes. I think to more than, 540%. But these people, for whom, we have made provisions and removed this octroi, act in such a manner that we have no control over them. They are taxed Rs. 1000 per quarter. How much they are charging for the goods? Absolutely there is no control over them. Will the Government impose some restrictions on these people? We used to bring goods from Gulbarga to Bangalore and they used to charge Rs. 400. Now the charge is Rs. 2,200. We have no control over them in respect of their charging indiscriminately. Apart from this, they are also carrying passengers along with the goods. What is the restriction, and control over these fleet owners, who have got the benefit of removing this octroi? The Government should see how best they can control or restrict charging on goods transported from one place to another by these lorrywalas and also see that carrying of passengers is also diminished to its lowest level.

Now, I come to the working of the K.S.R.T.C. I must congratulate our Minister. It is a fact that for the last two or three years the working and the condition of the Corporation has somewhat improved. But, what I feel is that the whole Corporation of Karnataka State is unwieldy. It is not efficiently working. What I say is that there should be some divisions as it has been done in Tamilnadu and other places. There was a move from the Government some time ago that there should be 4 or 5 corporations one for BTS and 4 others for the other rural plying of buses. I do not know what has happened to that. The Government may think of implementing if so that efficiency could be restored so that the working of these corporations will be best for the use of the commuters. One suggestion regarding plying of buses, is the schedule time. In Karnataka is there efficiency in plying the buses in time? I feel sorry for it. Particularly in Hyderabad-Karnataka area, not a single bus leaves on schedule. For Ex: In Chitapur only a bus which has to leave at 80'Clock in the morning leaves at 12-30 P.M. or 1 O'Clock. People have absolutely no confidence in that, because they do not want to go by KSRTC buses. They want to go by train and lorry or prefer private operators. When will they stick up to the time and see that the working of these KSRTC buses becomes popular?

I have travelled in Maharastra and Andhra Pradesh. I think they are keeping up the time and the drivers and the bus conductors are doing their job. I want that the Government should think of it and the concerned officers should put an end to this plying of buses without schedule. The second thing is about cleanliness of buses. How are our buses? When we enter the bus we get pitting sense, vomiting sense, the transparent window panes become open and mud and dirty and so much dust is there. They are not at all cleaning. What is this system I do not know. Whenever a bus goes to the shed or workshop, whether they clean it or not? whether any private authority is there to clean every bus on payment? I do not know it. But, if it is so, I think you must be paying very less. Therefore the buses are uncleared. I want our Minister should direct the concerned authorities to see that each and every bus is cleaned and kept fresh which will definitely popularise our KSRTC. Then coming to the behaviour of conductors and drivers, their public relations, how they behave with the people, is also a problem. At times the conductors and drivers go and sit in the tea shop for 15 minutes, 20 minutes and half an hour, without caring commuters' convenience and nobody is there to check it. It is also the bounden duty of the drivers and the conductors to look after the passengers in a better manner. Their behaviour should be good with the people so that it may also be considered. One of the causes of the KSRTC becoming unpopular is break-downs. I think there are so many reasons for these break downs. One thing is proper checking up of the vehicles before they leave their shed. Let the Mechanical Engineer, who is there to look after the buses, check up whether they are correct. Then even after break-down we do not find even a jack or a wheel-spanner with the driver or the conductor. We have to wait for hours together. I am also told and it is a strange thing that if there are break-downs and if the conductors and the bus drivers keep quit for hours together, they get more money. I do not know whether that is the practice here. If it is correct. I think this is quit awkward and you are encouraging the bus conductors and the drivers to break-down the bus and get more money. At times we do not find a spare fan-belt. Last time I had suggested and they wanted to keep a kit with fan belt, etc., But, recently I found that the fan belt was also not there in the bus. These are the minor things. But, it causes so much inconvenience to the people or the passengers. Everybody talks of our buses, the concerned Member will be blamed, the concerned Minister will be blamed or the Government will be blamed. These are the things which are to be looked into by the concerned persons and see that proper checking is made. At times we do not find flexible pipes.

Diesel oil will be oozing out. There is no space. There is no proper check of wheels and wheel nuts. Recently, I have read in the paper that near Kunigal a wheel of a bus was out and fell 4 Kms. or 5 Kms. away from that place and the driver came down and looked at it. If this is the thing and if there would have been an accident what would have been the position of the passengers travelling by that bus? So, I request that proper check up of these buses should be made. There should be a mandatory direction to these people. Yesterday Sri Nanaiah was telling that there was some galata between the driver and the mechanical man. He was asking the driver to take the bus as it is. One more suggestion I want to give on this occasion is that why should we not try the incentives to conductors. I think in some of our neighbouring states, they are trying in order to avoid pilferage. I would suggest appointment of lady conductors in cites and short routes. I think to avoid the pilferage this will also encourage. In foreign countries that is being done and I request our Minister Sadyojathappa to appoint lady conductors.

SRI M.C. NANAI AH.—Whether it is a suggestion of Mr. Telkar to have “Lady Conductors” in all buses?

ಶ್ರೀಮತಿ ಪ್ರಮೀಳ.—ಅಲ್ಲ, ತಪ್ಪೇನು, ಅರ್ಥ ಆಗಲಿಲ್ಲ.

SRI M.C. NANAI AH.—Absolutely we have no objection if you are prepared to sandwich yourselves to do that.

SRI PRABHAKAR TELKAR.—Sir, in order to avoid accidents I suggest that auto-dippers should be introduced. I think it is there in other States. This can be considered here also. Further, I suggest that for the better working of our Corporation, formation of an Advisory Committee is quite essential. I think there are no non-official members in the Board now.

Sir, the tax-payers of vehicles are allowed to pay tax by D.D. upto 2.30 P.M. only in RTOs. They may be allowed to pay tax upto 5.30 P.M. The RTO office refused to take pay order or demand drafts. They may be allowed to accept this also. Then, the fitness certificate of a vehicle is issued only upto 2.30 P.M. This time can be extended upto 5.30 P.M. to facilitate the people. As per law the certified copies of the proceedings of the RTA meetings have to be supplied freely. But they are not supplying it freely. This may be looked into.

There are no driving training schools for the new drivers to come. Only in Bangalore and Mangalore it is there. What about other districts? So, this should also be considered. I also request the Hon'ble Minister to consider having training centres for maintenance of heavy vehicles by these drivers and conductors. Further.

in many districts there are no test grounds for vehicles. It is better that all the districts have their own testing grounds.

Sir, recently the taxes were enhanced and the tax-payers paid their taxes according to the old rule. Now, the RTO has put some penalties of Rs. 15,000, Rs. 10,000 etc. on the tax-payers even though they have deposited the amount. The Hon'ble Minister must consider waiving of this penalty. They have filed a writ, which has been disallowed.

In Bangalore and Mangalore, the autorickshaws are allowed to carry only two persons. But in other places three or four persons are allowed. Why don't you allow three persons in Bangalore also? It will be a sort of relief to the people. I think in Delhi and other places three or four persons can travel in autorickshaws. The meter reading is there only in Bangalore and Mangalore. In Gulbarga, Raichur and other places the fares should be restricted and meters should be provided. I also suggest removing of helmets on two-wheelers. With these words, I thank the Chair.

SRI MICHAEL FERNANDES (Bharathinagar).—Sir, if you allow me to speak for twenty minutes I will speak in Kannada. Otherwise, I will have to speak in English to cover the points quickly.

CHAIRMAN.—You have been allotted only 10 minutes.....

ಶ್ರೀಮತಿ ಪ್ರಮೀಳ.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇಂಗ್ಲೀಷ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುವುದಾದರೆ ನಾವು ಹೊರಗಡೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

SRI MICHAEL FERNANDES.—You cannot force me. Don't challenge me. I am not controlling your movements. I am controlling my own speech.

(ಕುಮಾರಿ ಪ್ರಮೀಳ ಅವರು ಸದನದಿಂದ ಹೊರಗಡೆ ಹೋದರು)

CHAIRMAN.—Please continue.....

SRI MICHAEL FERNANDES.—Mr. Chairman Sir, while opposing the demands placed by Hon'ble Transport Minister, I would like to state that the transport service today hardly meets the requirements of the people in terms of efficiency, in terms of comforts, in terms of frequency and all other conceivable factors, which the transport system must satisfy. But I am especially wanting to refer to the long distance night bus services. I think, if you want to see the cruelty of wheels if you have to travel in the so-called express night service buses. It is just like a City transport bus in which a passenger is supposed to travel not more than five or ten kilometres or may be half an hour journey. Take for example, the bus leaving Karwar for Bangalore and vice-versa, which is something like fourteen hours

journey. Just an ordinary city bus is put there. There is no head rest, hand rest and nothing at all. Three seats on one side and two seats on the other side. People have to sit with their heads and legs erect, because there is no leg room and they have to travel for 14 hours in the night. Is this not a torture? I would like to know what torture is. If people travel in these buses through out the night, definitely they will come out with confusion. Even these buses are overcrowded, people stand in the middle and also by the side of the passengers sitting. Is the Transport Minister aware of this? I don't know whether the Minister or one who normally runs the affairs of this State or the elected representatives or the appointed officers have travelled in these night buses. I leave the express bus which is just like a city bus put in the night routes of more than 600 to 700 KMs.

#### 4. P.M.

Then, I come to luxury Bus. There is nothing in it except the word Luxury. They are as bad as and even worse than the city buses. The Luxury Buses are supposed to have cushion. But the cushion provided is harder than the seats and they are all in bad condition. I leave it there and come to the Super-Delux bus. The Super Delux bus is supposed to have cushion and headrest. But in our KSRTC buses there is nothing like cushion and headrest. If you travel in that you cannot say that you had comfortable journey. This sort of experience is more to the people who are sitting behind the driver's seat. If you sit in that seat you cannot keep your legs properly. You don't find place to keep your arms and legs properly, and you are suppose to travel for 14 hours in this Super-Delux buses which are put on the roads to long distance places. In addition to this you have to pay more if you want to travel in Super-Delux buses. Are your Engineers, designers so helpless to rectify these defects? Have they any time travelled in KSRTC buses. I would like the Hon'ble Minister to travel in one of the buses I have mentioned so that he could understand the points which I have mentioned now,

**SRI B.A. MOHIDEEN.**—That should be the qualification for a Minister or to the top official of the KSRTC. He must travel in a KSRTC bus. Then only he will be able understand the problems

**SRI MICHAEL B. FERNANDES.**—He must travel by night bus both Luxury and Semi-Luxury and he must travel in the seat behind the driver's seat.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ರಾಮದೇವ್.—ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮಂಜಿಕೆವಾಗಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಗ ಕಾರುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್‌ನಲ್ಲೇ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರೆ ಆರೋಗ್ಯ ಹೇಗಿರುತ್ತೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದು.

ಶ್ರೀ ಮಲ್ಲೂರು ಆನಂದರಾವ್.—ಈಗ ಇವರ ಆರೋಗ್ಯ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರೆ ಆರೋಗ್ಯ ಕೆಡುತ್ತದೆ.

SRI MICHAEL B. FERNANDES.—This is the condition of the buses. Even though the Engineers are good, wheels are good the seats are hopeless. May be in some of the Northern States the seats and body building may not be upto the mark but there are states where the State Road Transport Corporation provides better comforts. Then what about the age of these buses, road worthiness. In fact yesterday hon. Member Sri Nanaiah made a point and said drivers are forced to take out the buses whether or not they are in good condition I do not know whether the KSRTC buses have the certification from the R.T.O. Inspectors. According to the Rules the KSRTC buses should have road worthy-ness certificate from the R.T.O. Inspectors. I want to know whether the Inspectors inspect the buses properly. Because they are only 4 Inspectors and I am told that they are certifying some 600 and odd buses a day. That means 150 vehicle. are being inspected by each of the inspector and if we work out the time at the disposal to inspect the vehicle it will be 5 minutes a vehicle. If this is the position how do you expect him to do his job honestly and efficiently. He will just have a look at the bus and say everything is o.k. Thereafter he will issue a certificate. Therefore, can we not evolve a method of thorough inspection and certification in a manner that a mark is left on the vehicle for having inspected by the Motor Vehicle Inspectors? The mark should be on the vehicle. Now what is happening is the fleet owner takes the vehicle to the house of the Motor Vehicle Inspector pay something and bring the vehicle next day to the office and get certification. Therefore I suggest that every vehicle must carry his certification with proper marks. There must be indelible mark on the vehicle which ensures fitness of the vehicle and road worthiness of the vehicles. In addition to this there must be increase in the number of Inspectors. In your Annual Report you say there is 10% increase in the number of vehicles registered, and so on. Is there 10% increase in the staff strength I want to know. I am not talking in terms of general strength. I will make a separate suggestion and it is for the KSRTC to investigate that aspect.

Then, Sir. you have 34,000 people. Now, large number of workers I am told in certain categories of your employees nearly 50% are under suspension—most of the conductors and drivers are under suspension pending enquiry. Here something is wrong either

in the manner in which you want to curb the so called misconduct or what you want to specify as misconduct. Sometimes it so happens even silly mistakes are treated as misconduct and they are placed under suspension. If it is the question of people travelling without tickets the travelling public should be punished first not the conductors. They have no right to travel without purchasing proper tickets. The travelling public have no right to cheat the public exchequer. I suggest to the authorities to create mobile courts and punish the travelling public and send them to the jail. The same principle could be applied to the conductors who indulge in pilferage. You send them to jail. Don't place them under suspension. If you place them under suspension you have to pay them 90% salary and the enquiry will take nearly 2-3 years and the workload will fall on the other half of the workers because as I said earlier nearly 50% of them are under suspension pending enquiry. So I don't think you should have staff of that sort. You must find out a way to solve this problem.

Now I come to other problems faced by the employees which affect the quality of service.

ಶ್ರೀ ಜಿ.ಕೆ. ತಕ್ಕೇಡ್.— ಕಳೆದ ವರ್ಷ ನಾನು ಏನು ಹೇಳಿದೆನೋ, ಅದನ್ನೇ ಈ ವರ್ಷವೂ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

SRI MICHAEL B. FERNANDES.—If I am repeating it, it is because it deserves repetition. I am repeating because the department is sleeping over it. If I am re-elected, I am going to repeat the same thing and if you come again to this Assembly you will have to listen to what I say. Then, you punish the driver. Why it is so? You ask them to take out the buses which are in a very bad condition, without brakes and if it were to meet with an accident you recover from them Rs. 15,000 to 20,000. How can you? Is there justice in this? You must subject to Law of Torts and perhaps not the drivers. So, there is something wrong which has an effect on the quality of work and their involvement in the KSRTC functioning is not of high order as it should be.

Then, you have something like 2500 Badli workers and they have not been confirmed though they are all put in 10 years of service. How can you expect the Casual workers to work without confirming their services? Why are you sleeping over this issue? If the Ministers, MLAs did not get pension, which was for 5 years and now you have brought it down, you want that pension must be paid. You must get your pension without any objections. Then what about these workers? They must work day and night and in sun and rain. Therefore, my question is why don't you give them a sense of security and then expect work from them?

You don't have proper standing orders and you don't have proper disciplinary regulations and every thing is done on whimsical grounds. You don't have healthy industrial relations and your industrial relations is at the rock bottom i.e., at the low ebb and that is why the quality of service from your employees is not up to the mark. You go on recognising the trade unions and you have recognised two unions and not the third one and therefore, there is an industrial unrest as a result of which you are incurring a heavy loss. Your employees i.e., the drivers and the conductors don't have proper dormitory and toilet facilities and even the staff does not have toilet facilities. Unless you provide all these basic amenities to your employees, you cannot improve the quality of your service. I will conclude by just making one point: In the City, the transport is still inadequate, awn fully inadequate. In Delhi, there are four seaters and they are not called autos but they are called the "Fut Futies" because they make "fut fut" noise. They can take any four persons. It is like an omni-bus transport and it is between 6 points. I request the Hon'ble Minister to introduce these "Fut Futies" here also. Here, our auto drivers refuse to take three even if you would like. Please introduce these four seater vehicles so that people will be saved from the present misery. Here, in Bangalore, the night fare in autos is 50% more than regular fare but it is only 25% elsewhere. In other place, it starts from 11 p.m., but here it is 10 p.m. and some times they insist 50% more as night fare even at 9.30 p.m.

Hon'ble Member Sri Prabhakar Telkar talked about accidents and lorries carrying people etc., The reason for this is political. For certain political rallies for this beloved leader or that beloved leader, you allow the private operators taking people in an manner. You allow tractors to take people for those rallies. Tractors are meant to take manures and not people but you are allowing tractors and lorries to take people. You are also allowing buses to take people with the result there is over-crowding in buses. You misuse your K S R T U buses during that time. Therefore, misuse of such vehicles in a manner for which they are not intended can result even in accidents of this kind claiming loss of precious lives. If you want to satisfy Sri Telkar's suggestions, please ban the use of lorries and tractors for all your rallies because these are done by your party and no other party is doing it unless it is a friendly party to you. I thank you for giving me this opportunity to participate in this discussion and conclude,



† ಶ್ರೀ ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್ (ಹೊಸನಗರ).—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ತಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬೆಂಬಲಿಸಿ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೂ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಏತಕ್ಕಿಂದರೆ ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪನವರು ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರು, ಆದ್ದರಿಂದ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಸ್ನೇಹಿತರು ಮಾತನಾಡಿದರು. ಆದರೂ ಕೂಡ ಒಳ್ಳೆಯ ಪ್ರಸ್ತುತವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ಯಾರೂ ಹೇಳಲೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ವರ್ಷ ಫ್ಲಾಟ್‌ರೇಟ್‌ ೫,೬೭೩ ಗ್ರೇಡ್ ಆಗಿದೆ ಎಂದರೆ ನಾಲ್ಕರಷ್ಟು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗಿದೆ. ಹೊಸ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿರುವುದು ೯೨೩, ಅಂದರೆ ಮೂರರಷ್ಟು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗಿದೆ. ೪೨೭೮ ಎಫ್‌ಟಿಎಸ್‌ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ ಓಡಿದವು. ಪ್ರತಿವಿವಸ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕ್ಕಾರಿ ಮಾಡಿರುವುದು ೨೫ ಲಕ್ಷ ೫೮ ಸಾವಿರ. ಎಂಪ್ಲಾಯ್‌ ೩೪ ಸಾವಿರ. ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು “ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಾದ ಹುಡುಗನಿಗೆ ಮಿಸ್‌ ಬಂದರೆ ತಂದೆತಾಯಿಗಳು ಜವಾಬ್ದಾರರಲ್ಲ” ಎಂದು. ಹಾಗೇನೂ ಅಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪನವರು ಮಾತನಾಡುವುದು ಬಹಳಕಡಿಮೆ ಆದರೆ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ನಿಶ್ಚಾತರು. ಅವರ ಸಾಧನೆ ಇಲ್ಲದೆ ಇಷ್ಟೆಲ್ಲ ಕೆಲಸಗಳು ಆಗಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ ನನಗೆ ದುಃಖವಾಗುತ್ತದೆ ಲುಕ್ಕಾನು ೧೦-೧೧ ಕೋಟಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು. ೧೩ ಕೋಟಿ ಲುಕ್ಕಾನು ಆಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ವಾಯತ್ತ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ನನಗೆ ನಂಬಿಕೆ ಹೊರಟುಹೋಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ಎಂದರೆ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಶ್ರೀಮಾನ್‌ ಡೇವರಾಜಅರಸೇವರು ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಖಾಸಗಿ ಜನರನ್ನು ಹತ್ತೋಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟು ಕೊಳ್ಳುವದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ರಾತ್ರಿ ರಾತ್ರಿ ಎಲ್ಲ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕಂಥ ಸೂತ್ರವನ್ನು ಮಾಡಿದರು. ಆಗ ನಾನು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ವಾಯತ್ತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಜೀವದಾನ ಬಂದಂತಾಯಿತೆಂದು, ಆದರೆ ಆದದ್ದು ಏನಾಯಿತು ಅಂದರೆ “ಹೋದೆಯ ಪಿಶಾಚಿ ಎಂದರೆ ಬಂದೆ ಗವಾಕ್ಷಿ” ಎಂದ ಹಾಗಾಯಿತು. ಬಸ್‌ ಮಾಲೀಕರು ಏನು ಮಾಡಿದರು ಎಂದರೆ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಪರವಾನಿಗೆ ಎಂದು ಹೇಳುವ ಸೂತ್ರದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡಲು ಪಾರಂಭವಾದವು. ಶರ್ಮಾ ಟ್ರಾವಲ್ಸ್‌, ವಾಣಿ ಟ್ರಾವಲ್ಸ್‌ ಎಂದು ಯಾವು ಯಾವುದೋ ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಶುರುಮಾಡಿತು. ಅದು ಯಾವ ರೀತಿ ಶುರುಮಾಡಿತು ಎಂದರೆ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೬ ಗಂಟೆಗೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ದಿಂದ ಸರ್ಕಾರಿ ನಾನ್‌ ಸ್ಟಾಪ್‌ ಬಸ್‌ ಹೊರಡುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಎದುರುಗಡೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಈ ಬಸ್‌ಗಳು ನಿಂತುಕೊಂಡಿರುತ್ತವೆ. ಏಜೆಂಟ್‌ ಬೆಂಗಳೂರು ಬೆಂಗಳೂರು ಎಂದು ಕೂಗುತ್ತಿರುತ್ತಾನೆ. ಈ ಬಸ್‌ ಹೊರಡುವ ತನಕ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ ಹೊರಡುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲೂ ಎಂಎಲ್‌ಎ ಗಳೇನಾದರೂ ಬಂದುಬಿಟ್ಟರೆ ಅವರಿಗೆ ತಲೆನೋವು. ನಾವಾದರೂ ಏತಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಯೋ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ನಾವು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವರಿಗೆ ಸಲೀಸು. ೬ ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಡುವ ಬಸ್‌ ೬-೩೦ ಗಂಟೆಯಾದರೂ ಹೊರಡುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿಯಾದರೆ ನಮ್ಮ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸ್ವಾಯತ್ತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಉದ್ಧಾರವಾಗುವುದಾದರೂ ಹೇಗೆ ? ನಾವು ಅದನ್ನು ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ನಾವು ೬-೩೦ ಆಯಿತು ಏತಕ್ಕೆ, ಇನ್ನೂ ಹೊರಡಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಡ್ರೈವರ್‌ ಬಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ ಹೇಳುತ್ತಾನೆ, ಡ್ರೈವರ್‌ ಕೇಳಿದರೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ ಬಂದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾನೆ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ನೇ ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ನಿಂದ ಹೊರಗೆ ತಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲ ಒಂದು ಅಂಡರ್‌ಸ್ವಾಂಡಿಂಗ್‌ನಿಂದ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಬಸ್‌ನ್ನು ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಹೊರಡಿಸಿಬಿಟ್ಟರೆ ಅವರಿಗೆ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಮಾಮೂಲಿ ನಿಂತುಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು. ಈ ರೀತಿಯಾದರೆ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ಲುಕ್ಕಾನು ಆಗುವುದೇನು ಇಷ್ಟತ್ತು ಲಕ್ಷ ಲುಕ್ಕಾನು ಆಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ನಾನಯ್ಯನವರು ಹೇಳಿದಹಾಗೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ನವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟುಬಿಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. “ಶೀತವಾಯಿತು ಎಂದು ಮೂಗನ್ನು ಕೊಯ್ದು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ” ಅದಕ್ಕೆ ಬಿಡ್ಡಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ವಾಸಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಸಿ. ನಾಣಯ್ಯ.—ಬಹುಶಃ ನಾನು ಹೇಳಿದಾಗ ಮಾನ್ಯ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್‌ರವರು ಇದ್ದಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದು ಏನೆಂದರೆ “There are certain un-economical

† Indicates that remarks or speeches have not been revised by the member concerned.

routes in certain aTral and semi-urban areas, on account of these routes being operated by the KARTC, substantial loss has been incurred. Why not the Government think of identifying these uneconomical routes and give it to the private operators?'. This is all what I said. I am not against nationalisation of the whole set up. I have said asfar as Bangalore City is concerned and as fer as the State is concerned. If it is found to be uneconomical routes, I said, the Government shall not stand on prestige and they shall come forward to give it to the private operators in the interest of the travelling public.

ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಎಂ. ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್:—ಪಾಸಗಿ ಬಸ್ ಸವರನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ತರದ ಹೊರತು ನಿಮ್ಮ ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಲಾಭ ಗಳಿಸುವುದು ಎನ್ನುವ ಮಾತು ಬಿಸಲು ಕುದುರೆಯೇ ಸರಿ. ಇದು ಸತ್ಯವಾದಂಥ ಮಾತು. ಪಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಮನುಷ್ಯತ್ವವೆಂದು ಹೇಳತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಅಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಮೋಹಿಯುದ್ದೀನ್:—ಪಾಸಗಿ ಬಸ್ ಇಲ್ಲದಂಥ ಹಾಸನ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಡಿಪೋ ನಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಏತಕ್ಕೆ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ ?

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್:—ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಪಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಹೊರಡುತ್ತಿವೆ ಅವುಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಣ ಮಾಡಬೇಕು. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೬-೦೦ ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಡುವ ಬಸ್‌ನ್ನು ನಾನ್‌ಸ್ಟಾಪ್ ಎಂದು ಕರೆಯುತ್ತಾರೆ. ತಿಪಟೂರುವರೆಗೆ ಇದನ್ನು ರಿಕ್ಸ್‌ ಸ್ಟಾಪ್ ಎಂದು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ತಿಪಟೂರುವರೆಗೂ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ, ತಿಪಟೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅದರೇ ತಿಪಟೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುವವರೆಗೆ ಆಯಾ ಸ್ಟಾಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸ್ಟಾಪ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ಯಾವ ರೀತಿ ಹತ್ತಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದರೆ ಬಳಗಡೆ ಎಷ್ಟೇ ಜನರು ಇರಲಿ, ಅದಲ್ಲ ಎರಡರಡು ಲೈನ್‌ಗಳಲ್ಲೂ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತುಂಬಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ನಾನ್‌ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಪರವಾನಗಿ ಇಲ್ಲ. ಯಾವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೂ ಎರಡೂ ಲೈನ್ ನಿಂತುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ದುಡ್ಡು ಎಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ ? ಬಹಳ ಜನ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳಲ್ಲೂ ಕೂಡ ೨ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ಇದೆ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಡಬಲ್ ಟಿಕೆಟ್ ಮಾಡಿಸಿರುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ಜನಜನಿತವಾಗಿದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಚೆಕ್‌ಪಿಂಗ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಜೀಪು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊರಟು ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕು ಎಂದಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳೋಣ. ಆ ಲೈನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗತಕ್ಕಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳ ಚೆಕ್‌ಪಿಂಗ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ ಹಿಂದೂ ಗಡೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಲೈನ್‌ನಲ್ಲಿ ಆನ್ ಅಂಡ್ ಆಫ್‌ನಲ್ಲಿ ಸೂಚನೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಂತೆ. ಆಗ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹರಿಯುತ್ತಾನೆ. ಹೀಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಲೂಟಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಉದ್ಧಾರವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಹೇಗೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ ? ತರೀಕೆರೆಯಲ್ಲಿ ಚೆಕ್‌ಪಿಂಗ್ ಹೋದಂತಹ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಆಸಿಡ್ ಎರಚಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ನಡೆಯುವಾಗ ಲಾಭಗಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಗೆ ಸಾಧ್ಯ ? ಬಸ್ಸುಗಳು ಕ್ಷೀಣಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ವಾಂತಿ ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ಕ್ಷೀಣ ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಡೀಸಲ್, ವಾಸನೆಗೆ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳು ಜಾಸ್ತಿ ವಾಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಜನಗಳು ಮಾತನಾಡುವುದನ್ನು ಕೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಾವು ಯಾಕಾದರೂ ಒಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಯೋ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ನಮಗೆ ಅವಮಾನಕರವಾದ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಆಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ನಾವೇನಾದರೂ ಅಲ್ಲಿ ಇದ್ದರೆ ನಾವು ಶಾಸಕರೇ ಅಲ್ಲವೇನೋ ಎನ್ನುವ ತರಹ ಮುಖದ ಮೇಲೆ ಟವಲ್ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಸಿ. ಬಸಪ್ಪ:—ಮೈಸೂರು ಕಡೆಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್‌ಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿದೆಯಲ್ಲ, ನಿಮಗೆ ಅನುಭವವಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್.—ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿವೆ. ಜನಗಳು ಬೈಯುತ್ತಾರೆ, ಅವರು ಬೈಯುವಾಗ ನಾವು ಶಾಸಕರಲ್ಲ ವೇನೋ ಎನ್ನುವ ತರಹ ಮುಖದ ಮೇಲೆ ಶಾಲು ಹೊದ್ದುಕೊಂಡು ಕುಳಿತಿರಬೇಕು. ಏನಾದರೂ ಬಸ್ಸು ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತರೆ ನಾವು ಮುಂದೆ ಟ್ರಾವಲ್ ಮಾಡುವ ಹಾಗೆ ಇಲ್ಲ. ಹಾಗಾದರೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರ ಕತಿ ಏನು ? ಪರವಾನಗಿ ಏತಕ್ಕೆ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಲ್. ತಿಮ್ಮೇಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್‌ರವರು ಬಸ್ಸು ಶುರು ಮಾಡುವ ಹಾಗೆ ಶುರುಮಾಡಿ ನಾವು ಟೀಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಟೀಕೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಇದರ ಅರ್ಥ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್.—ಜನಗಳು ವಾಚಾವರ್ತಿ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ನಮ್ಮನ್ನು ಎಲ್ಲರನ್ನು ಬೈಯುತ್ತಾರೆ. ಈ ಒಂದು ಮಂತ್ರವನ್ನು ತಾವು ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ನಾವು ವಾರಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಊರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ರಿಪೇರಿ ಸೆಟ್ಟಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ? ಜೊತೆಗೆ ಅವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಟೈರ್ ಪಂಕ್ಚರ್ ಆದರೆ ದುಡ್ಡು ಯಾರು ಸ್ವಾಮಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೊಂದು ? ನಮ್ಮ ಕೈಯಿಂದ ಹಾಕಿದರೆ ದುಡ್ಡು ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಿದರೆ ದುಡ್ಡು ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಅಂದರೆ ಹೇಗೆ ? ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಿದ ದುಡ್ಡು ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಅಂದರೆ ಮಾರ್ಯ. ಬಸ್ ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎಂಟರಿ ಹಾಕಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಮಾಮೂಲ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಟೈಮ್ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸು ಹೊರಡುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾಮೂಲಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾವು ಎಲ್ಲಿಂದ ತರಬೇಕೆಂದು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ನಾನ್-ಸ್ವಾಪ್ ಇರುವುದರಿಂದ ನಮಗೆ ಏನೂ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಪಂಕ್ಚರ್ ಆದರೆ ಟಿಕೆಟ್ ದುಡ್ಡು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಹಾಗೆ ಇಲ್ಲ. ಮಾಮೂಲ್ ದುಡ್ಡು ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸು ಬಿಡುವ ಹಾಗೆ ಇಲ್ಲ. ಇದು ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ.

ಛೇರನ್.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ತಮ್ಮ ಭಾಷಣವನ್ನು ಬೇಗ ಮುಗಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಶೀರಾಳಿ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್.—ಬ್ರೋಕರ್‌ಗಳನ್ನು ವಹಾ ಮಾಡಿದೇವೆಂದರೆ ಬರವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬ್ರೋಕರ್‌ಗಳಿಂದ ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಕಷ್ಟ. ಮಾಮೂಲ್ ಏನೇನು ಬರಬೇಕು ಎಲ್ಲವೂ ಆರ್.ಟಿ.ಓ.ಗೆ ಬರಬೇಕು. ಯಮ ನಿಂತಹಾಗೆ ಬಾಗಿಲಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುತ್ತಾರೆ. ಯಾವುದೇ ಕೆಲಸವಾಗಬೇಕಾದರೂ ಅವರ ಮೂಲಕವೇ ಹೋಗಬೇಕು ಅವರ ಮೂಲಕ ಹೋಗಿದ್ದರೆ ಕೆಲಸವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನನ್ನಂತಹವನನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು. ಖಾಸಗಿಯಾಗಿ ಹೋದರೆ ಅವನ ಕೆಲಸವಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಅವರು ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಅಭೀನದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಿ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಹಲವಾರು ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಪರವಾನಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅವರು ಇಲ್ಲೇ ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅಂತಹದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬಾರದು. ಸಮಯದ ಅಭಾವವಿರುವುದರಿಂದ ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

೪-೩೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಲ್. ತಿಮ್ಮೇಗೌಡ (ಬಸವನಗುಡಿ)—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಮೊದಲು ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಬೇರೆ ಮಾಡಿದರು. ಅಲ್ಲಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಬಹಳಮಟ್ಟಿಗೆ ಈ ಇಲಾಖೆ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೪ ಲಕ್ಷದ ೫೪ ಸಾವಿರ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳಿವೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿಯೇ ಒಂದು ಲಕ್ಷದ ೯೬ ಸಾವಿರ ವಾಹನಗಳಿವೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರತಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಕಛೇರಿ ಇದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಮತ್ತೆ ೧೨ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಕಛೇರಿಗಳಿವೆ. ಶೇಕಡಾ ೪೩ ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನಗಳಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಎರಡು ಕಛೇರಿಗಳಿವೆ. ಇದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬರುವಂತಹ ಜನರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಅನುಕೂಲ ಸಿಗಬೇಕೋ

ಅಷ್ಟು ಸಿಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದು ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಒಳಛೇರಿಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅದು ಇನ್ನೂ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಕ್ಕೂಡು ಹೆಚ್ಚು ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ಜಾಗ್ರತೆ ತೆರೆಯಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಅಪಘಾತಗಳು ದಿನವೂ ನಡೆಯುತ್ತವೆ. ಈ ರೀತಿ ನಡೆದಾಗ ಮೋಟಾರ್ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಇನ್ಸ್‌ವೆಕ್ಟರ್ ಅವರು ಬಂದು ನೋಡುವವರೆಗೂ ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಿಂದ ತೆಗೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಇನ್ಸ್‌ವೆಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಜಾಗ್ರತೆ ಬರಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದಕಾರಣ ಇವರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿ ಫಿಟ್‌ನೆಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಿಯಮವಿದ್ದರೂ ಸಹ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡುವ ಇನ್ಸ್‌ವೆಕ್ಟರ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದರಿಂದ, ಇವರುಗಳು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೋ ಅಥವಾ ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಕಂಠಿತ ಕೊಡುತ್ತಾರೋ ಎಂಬ ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ವಾಹನವನ್ನೂ ಸಹ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿಯೇ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಲೀ ಹೇಳಿದರೂ ಸಹ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ೬-೭ ಜನ ಇನ್ಸ್‌ವೆಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಇಷ್ಟೊಂದು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದಕಾರಣ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಇವರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ೫ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸ್ವಂತ ಕಟ್ಟಡವಿದೆ. ಉಳಿದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಾಡಿಗೆ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಪಡೆದು ಕಛೇರಿ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಹ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಕಟ್ಟಡದಲ್ಲಿ ಈ ಕಛೇರಿ ಇದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸ್ವಂತ ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರು ಒಂದು ಸ್ಕೆಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ಸ್ಕೆಟ್ ಸಾಕಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ನೋಡಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ, ಆ ಸ್ಕೆಟಿನಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಿಸಿದರೆ ಸಾಲದು; ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬರುವ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಜಾಗ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಇರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕ್ಯಾಂಟೀನ್ ಅನುಕೂಲ ಇರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಜೊತೆಗೆ ಶೌಚ ಗೃಹ ಮೊದಲಾದ್ದುಗಳು ಎಲ್ಲ ಅನುಕೂಲಗಳೂ ಇರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಎಲ್ಲ ಅನುಕೂಲಗಳೂ ಇರುವಂತಹ ಕಟ್ಟಡವನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ಬಾಬಿನಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೫೫ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳ ಆದಾಯ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಿಂದಲೇ ೨೫ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳ ಆದಾಯ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಇದರಲ್ಲಿ ೧೫ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಪರಿಹಾರ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿರುವುದು ಕೇವಲ ೩ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗಳು ಮಾತ್ರ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಿವಿಧ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿಸಲು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ೫-೬ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳನ್ನಾದರೂ ಕೊಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅಪಘಾತಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತವೆ. ಆದಕಾರಣ ಜಾಸ್ತಿ ಹಣ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್‌ಗಳಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಪರಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ನಾನಾ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಕೆಲವರು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಆಪರೇಟರ್ಸ್ ಎಷ್ಟು ಪ್ರಭಾವಶಾಲಿಗಳಾಗಿದ್ದಾರೆಂದರೆ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ರೈಲ್ವೆ ಮಂಡಳಿ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುವುದರ ಮೂಲಕ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲ್ವೇ ನಿಲ್ದಾಣ ಯಶಸ್ವಿಯಾದರೆಂಬ ಆರೋಪ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ. ಈಗ

ಇವರು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮುಂಬೈಗೆ ತಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಂತಹ ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಕ್ಯಾರಿಡ್ಜ್‌ಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹತೋಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

(ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು ಪೀಠವನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿದರು)

ಇನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಸುಮಾರು ೭೦೦ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬ ಕಾರಣದಿಂದ ವಹಿಸಿಕೊಂಡರು. ಇವುಗಳ ಪೈಕಿ ೫೦೦ ವಾಹನಗಳಾದರೂ ಒಳ್ಳೆಯ ಒಂದು ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಈ ರೀತಿ ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವ ಒಂದು ರಾಜಕೀಯ ಪಕ್ಷದ ಒತ್ತಡಕ್ಕೂ ಮಣಿಯದೆ ಕೂಡಲೇ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ೧೯೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ನಿವ್ವಳ ನಷ್ಟ ೫.೧೨ ಕೋಟಿ ಆದರೆ ೧೯೮೦-೮೧ರಲ್ಲಿ ೧೦.೯೬ ಕೋಟಿ ನಿವ್ವಳ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ತಾ. ೩೦-೩-೧೯೮೦ರ ವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೧೬ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳವರೆಗೆ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ೧೯೮೦-೮೨ರ ವಿವರಗಳನ್ನು ನಮಗೆ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ನಷ್ಟವಾಗಲು ಕಾರಣವೇನು? ಮಾನ್ಯ ನಾನಯ್ಯನವರು ಹೇಳಿದಂತೆ ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ಒಂದೆರಡು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಮಾತ್ರ ಸ್ವಲ್ಪ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅಲ್ಲಿ ನಮಗಿಂತಲೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿದ್ದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಅದೇ ರೀತಿ ಏತಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬಾರದು? ಒಂದು ಮಾತನ್ನೂ ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ, ನಾನು ಒಂದು ಸಲ ಊಟಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದಾಗ ಅಲ್ಲಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ತಮಿಳುನಾಡು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರು ಓಡಿಸುವ ಬಸ್‌ಗೇ ಜನರು ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದರು. ಅವರ ಬಸ್ ಭರ್ತಿಯಾಗಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ಹೊರಟಮೇಲೆ ಮಿಕ್ಕವರು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್‌ಗೆ ಬಂದರು. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೆಂದರೆ, ಅವರು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಬಸ್‌ನ್ನು ಶುಚಿಯಾಗಿಟ್ಟಿರುವುದು. ಅದೇ ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್ ಅವರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಯಾರಾದರೂ ವಾಂತಿ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಶುಚಿ ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ.....

SRI K. BHASKAR NAIDU.— Sir, the Hon. Minister for Transport is one of the good Ministers who accepted the fact that this KSRTC has gone down to such a lowest rung that nobody on the earth can improve its performance. It has gone on record. If that is the case, I cannot understand, why for this debate is going on.

SRI B. N. BACHEGOWDA.— We are in 1982-83.

MR. DEPUTY SPEAKER.— The things are improving. Why should we not make an attempt to improve it?

SRI M. C. NANAJAH.— Last time when the Hon. Minister for Transport made such a statement, apparently the Hon. Member Sri K. Bhaskar Naidu was under the impression that there would be a change of portfolio. Unfortunately, his portfolio was not changed. That is the reason, why we are facing this situation. I think, we must be fair to the Hon. Minister for Transport also.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಎಲ್. ತಿಮ್ಮೇಗೌಡ.— ನಾನೂ ಕೂಡ ಅದನ್ನೇ ಹೇಳಿದ್ದೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಭಾಸ್ಕರನಾಯಡರವರು ಹೇಳಿದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಕೂಡ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೋ ಅದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿ

ಗಳು ಮತ್ತು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯವರು ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಇಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾದರೆ ಇದನ್ನು ತುಂಬಬೇಕಾದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರೇ ಹೊರತು ಬೇರೆ ಯಾರೂ ಅಲ್ಲ ಒಂದು ವೇಳೆ ಸಬ್ಸಿಡಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೊಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ಅದೂ ಸಹ ನಮ್ಮ ದುಡ್ಡಿನಲ್ಲೇ ಕೊಡಬೇಕು ಅದುದರಿಂದ ಇದರಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥಾ ನಷ್ಟವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಂ.ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ.— ನಾನು ಹೊಂದ ಸಲವೇ ಹೇಳಿದೆ. ಇದನ್ನು ಇನ್ನೂ ಕೆಳಗೆ ಬೀಳಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ, ಮೇಲಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಇದೆ ಎಂದು.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಎಲ್. ತಿಮ್ಮೇಗೌಡ.— ಆದರೆ ತಾವು ಇಷ್ಟು ಕೆಳಕ್ಕೆ ಏತಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದ್ದೀರಿ ಗೊತ್ತಾಗಲಿಲ್ಲ. ಕೆಳಗೆ ಇಳಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದಮೇಲೆ ಇನ್ನು ಮೇಲಕ್ಕೆ ತ್ತುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಇದೆಯೇ ಹೋಗಲಿ ಮೇಲಕ್ಕೆ ಎತ್ತುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಇದ್ದರೆ ಅದನ್ನಾದರೂ ಮಾಡಿ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಇಲ್ಲ, ಲಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲೂ ಹಾಗೆ ಮಾಡಿ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ಆಡಳಿತ ಸುಗಮವಾಗಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಡಿಸ್ತಾರ್ ಮಾಡಿ ಈಗ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ನಲ್ಲಿ ೬ ಡಿವಿಷನ್ಸ್ ಇದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ರೀಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ೧೨ ಡಿವಿಷನ್ಸ್ ಇದೆ. ಮೈಸೂರು ರೀಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ೧೨ ಡಿವಿಷನ್ಸ್ ಇದೆ. ಬೆಳಗಾಂ ರೀಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ೨೭ ಡಿವಿಷನ್ಸ್ ಇದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ರೀಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ೧೧ ಡಿವಿಷನ್ಸ್ ಇದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಇವೆಲ್ಲರ ಆಡಳಿತವನ್ನೂ ಸಹ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಮೊದಲೂ ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದೆ, ಈಗಲೂ ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ನ ಒಂದೇ ಒಂದು ರೀಜನ್ ಮಾಡಿ, ಅದನ್ನೇ ಒಂದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು, ಬೆಳಗಾಂ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಈ ರೀಜನ್‌ಗಳು ಏನು ಇವೆ ಇದನ್ನೂ ಕೂಡ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಒಂದೊಂದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಈಗ ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಪಾಂಡ್ಯನ್, ಚೋಳನ್ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರು ಏನು ಹೆಸರುಗಳನ್ನು ಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಅದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ನಿವೃತ್ತ ಕೂಡ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಿ. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ರೀಜನ್‌ಗೆ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅಂತ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಿ, ಮೈಸೂರಿಗೆ ಒಡೆಯರ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅಂತ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ರೀಜನ್‌ಗೆ ಶಿವಪ್ಪ ನಾಯಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅಂತ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಿ, ಬೆಳಗಾಂ ರೀಜನ್‌ಗೆ ಕಿತ್ತೂರು ಚೆನ್ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅಂತ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಿ. ಹೀಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೀಜನ್‌ಗೂ ಒಂದೊಂದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿ ನಾಲಾರು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಿ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಗಾಗಲೇ ಯೋಚನೆ ಮಾಡದೇ ಇದ್ದರೆ ಈಗಲಾದರೂ ಸಹ ಅದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ತಾವು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೀಜನ್‌ನಲ್ಲೂ ಇದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ, ಯಾವ್ಯಾವ ರೀಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಬಂದಿದೆ ಅನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ಇದುವರೆಗೂ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಮುಂದಾದರೂ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ನಮಗೆ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನ ಪೂರ್ವಾ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ, ಯಾವ ರೀಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ, ಯಾವ ರೀಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಲಾಭವಾಗಿದೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಒದಗಿಸಿದರೆ ನಮಗೆ ಡೀಟೇಲ್ ಆಗಿ ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದಾದರೂ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ನಾವೇನು ಸಾಧನೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಅನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಆ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಫ್ಯಾಕ್ಟ್ಸ್ ಅಂಡ್ ಫಿಗರ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ನಾವು ಡಿಸ್‌ಪ್ಯೂಟ್ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ಏನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಈಗ ಒಟ್ಟು ೪೨೮೪ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆ, ಪ್ರತಿದಿನ ೧೧.೨೨ ಲಕ್ಷ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ಸ್ ಅಷ್ಟು ದೂರವನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ, ಪ್ರಪಂಚದ ನಮ್ಮ ಭೂಮಿ ಸುತ್ತಳತೆ ೧೬ ಲಕ್ಷ ಏನು ಇದೆ ಅಷ್ಟು ಸುತ್ತಳತೆಯ ದೂರವನ್ನೂ ನಾವು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಬಹಳ ಹೆಮ್ಮೆಪಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆರೀತಿ ಅವರು ಹೆಮ್ಮೆಪಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದು ಸಹಜವೇ. ಬಹಳ ಸಂತೋಷ. ಆದರೆ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತಾವು ಓಡಿಸತಕ್ಕಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಜನಗಳು ಸಾಯದೇ ಇರುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ರಕ್ಷಣೆ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ, ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಟ್ರಿಂಗೆ ಸಿಕ್ಕಿ

ಯಾಗಿ ಓಡುತ್ತದೆಯೇ, ಅದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಅಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ ಅನ್ನುವುದು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆಯೇ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವೇನಾದರೂ ಗಮನಿಸಿದ್ದೀರಾ ? ನಾನು ಸನ್ನದೇ ಆದ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಬಹಳ ಸಲ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಬರುವಾಗ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಪಂಕ್ಟ್ ಆಯಿತು. ಅದನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಅವನ ಹತ್ತಿರ ಜಾಕ್ ವಗೈರಿ ಏನೂ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಕೇಳಿದರೆ ಏನೂ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲಾ ಅಂತ ಹೇಳಿದ. ಅದರ ಹಿಂದೂಗಡೆಯಿಂದ ೪-೫ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಂತು. ಜಾಗ ಇರಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕೂರಿಸಲಿಲ್ಲ. ಆಮೇಲೆ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಬಂದು ಸೇರಿದೆವು. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಛೇರ್ಮನ್‌ಗೂ ಕಾಗದ ಬರೆದೆ. ನಾನು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬರುವಾಗ ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಟೈರ್ ಪಂಕ್ಟ್ ಆಯಿತು ಅದನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಜಾಕ್ ವಗೈರಿ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲಾ ಹಾಗೆ ಕೊಡದೇ ಹೋದರೆ ಅವನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದು ಹೇಗೆ ಎಂದು ಬರೆದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಅವರಿಂದ ಉತ್ತರ ಬಂದದ್ದು ಆ ಬಸ್ಸು ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಷನ್‌ಗೆ ಸೇರಿದು ಅದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರವನ್ನು ಅವರು ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಉತ್ತರ ಬಂತು. ಮತ್ತೆ ಸ್ವಲ್ಪ ದಿವಸವಾದ ಮೇಲೆ ಇನ್ನೊಂದು ಉತ್ತರ ಬಂತು. ಆವೃತ್ತಿನ ದಿವಸ ಕಳುಹಿಸಿದ ಡ್ರೈವರ್ ಬದಲಿ ಡ್ರೈವರ್, ಆ ತರಹ ಬದಲಿ ಡ್ರೈವರ್‌ಗೆ ನಾವು ಜಾಕ್ ಮುಂತಾದ ಟೂಲ್ಸ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅವರವರ ಕಷ್ಟ ಹೇಳಿಕೊಂಡರು. ಅವರೇನೋ ಅವರ ಕಷ್ಟ ಹೇಳಿಕೊಂಡರು. ಆದರೆ ಇದರಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಅನ್ನುವುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಡವೇ ಇಂಥಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಓಡಿಸಬೇಕು ? ಇನ್ನೊಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ನಾನು ಇನ್ನೊಂದು ದಿವಸ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಬೆಳೆಸಿದಾಗ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ೨೦ ಮೈಲಿ ಬಂದಮೇಲೆ ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಫ್ಯಾನ್ ಬೆಲ್ಟ್ ಕತ್ತರಿಸಿ ಹೋಗಿ ಆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಬಿಡಲಿಕ್ಕೇ ಆಗಲಿಲ್ಲಾ. ಅಲ್ಲದೆ ಆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಫಸ್ಟ್ ಏಡ್ ಬಾಕ್ಸ್ ಕೂಡ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಛೇರ್ಮನ್‌ರಿಗೆ ಒಂದು ಕಾಗದ ಬರೆದೆ. ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹೊರಗಡೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಬಹಳ ಮೋಸ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಯಾವ ವಿಧವಾದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕೋ ಅಂತಿಮ ಒದಗಿಸಿಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲಾ. ಆದರೆ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾತ ಹಾಗೆ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ, ಹೀಗೆ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ರಿಟೈರಿಂಗ್ ರೂಮ್ಸ್ ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರಲ್ಲ ಇದು ಸರಿಯಾಗಿ ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿದೆಯೇ ಅಂತ ನೋಡಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಕ್ಲೀನೇ ಮಾಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ರಿಟೈರಿಂಗ್ ರೂಮ್ಸ್ ನೋಡಿದರೆ ಅದನ್ನು ಶುಚಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಅನ್ನುವುದನ್ನು ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಅದು ಬಹಳ ದಿನದಿಂದಲೂ ಡಿಸ್‌ಫ್ಯೂಂಟ್‌ನಲ್ಲಿದೆ.

ಈಗ ೮-೧೦ ದಿವಸದ ಹಿಂದೆ ತಮ್ಮ ವಶಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದೆನೆ. ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಕ್ಲೀನ್ ಮಾಡಬೇಕು, ಅದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟೋ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ರಿಪೇರಿಯೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ಮೊನ್ನೆ ದಿವಸ ನಾನು ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದೆ. ಅವಾಗ ನೋಡಿದಾಗ ಆ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಕ್ಕಸಿನ ಜಾಗ ಮತ್ತು ಮೂತ್ರಿ ಜಾಗ, ಶೌಚಗೃಹ ನೋಡಿದೆ. ಅದನ್ನು ಯಾರೇ ನೋಡಲಿ ಅವರು ಸುಮ್ಮನೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ವಾಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ಇದೆ ಆ ಜಾಗ. ಯಾರಾದರೂ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ರುವವರು ಹೊರಗಡೆ ಎದ್ದು ಬರಲೇ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅವನು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋದರೆ ವಾಂತಿ ಮಾಡಿದೇ ಬರುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ನಾನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ದಿವಸಕ್ಕೊಂದು ಸಾರಿಯಾದರೂ ಅಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಕ್ಲೀನ್ ಮಾಡಿಸಬೇಕು. ಈಗ ನೋಡಿದರೆ ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಅಂತ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಒಂದೊಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬ ಸ್ವಾಚ್ಛವೆಂಡರ್ ಇಟ್ಟು ಅಲ್ಲಿರುವ ಮೂತ್ರಿ ಜಾಗ ಮತ್ತು ಶೌಚಗೃಹಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಕ್ಲೀನ್ ಮಾಡಿಸುವಂತೆ ತೆರವುಗೊಳಿಸಿ ಮಾಡಿ. ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯಾರಿಗೆ ಹಾಗೆ ಒಬ್ಬರನ್ನು ಇಟ್ಟು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ಅವನಿಗೆ ದುಡ್ಡು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದರೆ ಅಷ್ಟೇನೂ ತಮಗೆ ಬಡತನ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಮೊದಲು ಆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಿಸಿ. ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ಯಾರಿಗೂ ಗೌರವ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ನಾನು ಬೆಂಗಳೂರು ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನ ಮೂತ್ರಿಗುಕ್ಕೆ ಹೋಗಿಲ್ಲಾ. ಆದುದರಿಂದ ನನಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಹೇಗಿದೆಯೋ ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಸಾರಿ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋದಾಗ ಏನು ನೋಡಿದನೋ ಮತ್ತೊಂದು ಸಾರಿಯೂ ಹೋದಾಗ ಅದೇ ರೀತಿ ಇತ್ತು. ಏನೂ ಇಂಥೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ನಾನು ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿ ನೋಡಿದ್ದಕ್ಕೆ ಈ ಮಾತು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಹುಣಸೂರಿನ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲೂ, ಸಹ ಮೂತ್ರಿ ಹತ್ತಿರ ಹೋಗುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾದ ಕೆಲವೊಂದು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನಾದರೂ ಸಹ ನಾವು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಕೊನೆಪಕ್ಷ ಆ ಬಸ್‌ಸ್ಪಾಂಡ್‌ನ್ನು ಕ್ಲೇನ್ ಮಾಡಿಸುವುದು, ರಿಟೈರಿಂಗ್ ರೂಮ್‌ನ ಸ್ವಚ್ಛತೆ, ಮೂತ್ರಿ ಮತ್ತು ಶೌಚಗೃಹಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆಯಾದರೂ ಆದ್ಯ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕ್ಯಾಂಟೀನ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯಾರಾದರೂ ಹೋಗಿ ಅಲ್ಲಿ ಕಾಫಿ ಕುಡಿ ದಿದ್ದಾರೋ ಇಲ್ಲವೋ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅವರು ಹೇಳಿದ ಬೆಲೆಯನ್ನು ನಾವು ಕೊಡಬೇಕು. ಹಾಗೆ ಸರಿಯಾದ ರೇಟ್ ಕೊಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ಅವರು ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾ ಕಾಫಿ, ಇಡ್ಲಿ ಮತ್ತು ವಡೆ ಇದರ ಕ್ವಾಲಿಟಿ ನೋಡಿದರೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಇದೆ ಎಂದರೆ ಯಾವಾಗಲಾದರೂ ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು, ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ಅದನ್ನು ತಿಂದರೆ ಅನುಭವ ಬರುತ್ತದೆ, ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ನಾವು ಎಷ್ಟು ಹೇಳಿದರೂ ಕೂಡ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಂಟೀನ್‌ನ ತಿಂಡಿಗಳ ಕ್ವಾಲಿಟಿಯನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಶ್ರೀಮಾನ್ ಎಂ. ಸಿ. ನಾನಯ್ಯನವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಈ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ರಾಯಚೂರಿನ ಕೊಪ್ಪಳ ಭಾಗದ್ದನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ೧೪-೪-೧೯೭೦ರಲ್ಲಿ ಗೆಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಅನೌನ್ಸ್ ಮಾಡಿದಿರಿ ಹಾಗೆಯೇ ದಾವಣಗೆರೆ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಸೆಕ್ಟಾರ್ ವಿಭಾಗವನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ೮-೩-೧೯೭೩ರ ಗೆಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಅನೌನ್ಸ್ ಮಾಡಿ ದಿರಿ. ಆದಕ್ಕೆ ಈಗ ಉತ್ತರವನ್ನೂ ಸಹ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಏನೆಂದರೆ ಅದನ್ನು ರಿವೈಸ್ ಮಾಡಿ, ಮಾಡಿಷ್ಟೆ ಎಂದು ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಗೆ ಬರೆದಿದ್ದೇವೆ. ಅವರಿಂದ ಉತ್ತರ ಬಂದ ಮೇಲೆ ಅದನ್ನು ಕನ್ನಡರ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರದ ಉತ್ತರ ಬಂದಿದೆ. ಹೀಗೆ ೧೯೭೦ ಮತ್ತು ೧೯೭೩ ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ನೋಟಿಫೈ ಮಾಡಿದಂಥಾ ಈ ಒಂದು ಮಾರ್ಗದ ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಯೋಜನೆಯನ್ನು, ಒಂದು ೯ ವರ್ಷ ಇನ್ನೊಂದು ೧೨ ವರ್ಷವಾಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ಹೋದರೆ ಪಕ್ಷ ಇನ್ನು ಯಾವಾಗ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು? ಸರ್ಕಾರದವರು ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಮಾಡುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸಂತೋಷಪಡುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಪೀಪಲ್‌ಗೆ ಕೊಡಲೇ ಬೇಡ ಅನ್ನುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಆ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಯಾರು ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಬೇಕು ಇಲ್ಲವೇ ಅವರನ್ನು ಕರೆದು ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡ ಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಏನಾದರೂ ಒಂದು ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಹಾಗೆ ಮಾಡದೇ ಹೋದರೆ ಇದರಿಂದ ಒಂದು ಕಡೆ ನೋಡಿದರೆ ಜನಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ನೋಡಿದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅವರು ಮೋಸ ಮಾಡಿದ ಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ತಾವು ಈ ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಒಂದು ಪಾಲಿಸಿ ಹಾಕಿದ್ದೀರೋ ಅದನ್ನು ಛೇಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ನಾನಯ್ಯನವರು, ನಾನ್ ರೆಮ್ಯೂನರೇಟೇವ್ ರೊಟ್ಟಿ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದರು. ಅವರು ಹೇಳಿದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮೂರನೇ ಒಂದು ಭಾಗವನ್ನು ಪ್ರವೇಟ್ ಜನರಿಗೆ ಅಲಾಟ್ ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಇದು ಉತ್ತಮ ಸಲಹೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಶಾಸಕರೂ ಸಹ ಮೂರನೆಯ ಒಂದು ಭಾಗವನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಕೊಡಲು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ತಾವೂ ಸಹ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಪೆಟ್ರಲ್‌ನ್ನು ಹಾಕಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ, ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಚಾಸಿಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳ ತಕ್ಕದ್ದು ತಡವಾಗಿದೆ ಆದರೂ ಸಹ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಜನರಿಗೆ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಮೂರನೆಯ ಒಂದು ಭಾಗವನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಜನರಿಗೆ ಕೊಡುವುದರಿಂದ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯ ವರಿಗೂ ಮತ್ತು ಖಾಸಗೀಯವರಿಗೂ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಿದ್ದು ಅದು ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನು ಕೂಲ ದೊರೆಯಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ತಾವು ಇದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ನಮ್ಮ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯ ಸುಮಾರು ೯-೧೦ ಸಾವಿರ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಿ ದ್ದೀರಿ. ಒಂದು ಸಲ ತಾವೇ ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರ ಹೇಳುತ್ತಾ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಲ್ಲಿ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ, ಕೆಲವರು ಡೂಪ್ಲಿ ಕೇಟ್ ಟಿಕೆಟ್‌ನ್ನು ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿಸುವುದು, ಟಿಕೆಟ್‌ಲಿಸ್ ಟ್ರಾವೆಲ್‌ಗೆ ಸಹಾಯ



ಮಾಡುವುದು, ಟಯರ್ ಮತ್ತು ಟ್ಯೂಬುಗಳ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿಲ್ಲಾ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಯಾರು ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರದಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದಾರೆ ಅಂಥವರ ಮೇಲೆ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡಿ. ಆದರೆ ಕೆಲವರು ಒಳ್ಳೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದ್ದಾರೆ, ಅಂಥವರ ಕೈಬಾಯಿ ಶುದ್ಧವಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅವರಿಗೆ ನೀವು ಯಾವ ರೀತಿಯ ಪ್ಯಾಟೆಕ್ಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಅವರಿಗೇನು ಇನ್‌ಸೆಂಟೀವ್ ಕೊಡುತ್ತೀರಿ, ಏನು ಇಲ್ಲ ಎಂದೂ ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ತಪ್ಪಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಶಿವಮೊಗ್ಗದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಜನ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಆದವರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಾರನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಅವರ ಮೇಲೆ ಆಸಿಡ್ ಹಾಕಿದರು, ಹಾಕಿದವರನ್ನು ಹಿಡಿಯುವುದಕ್ಕೆ ೪-೫ ತಿಂಗಳುಗಳಾಯಿತು, ಆದರೂ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಯಾವ ಪ್ಯಾಟೆಕ್ಷನ್ ಕೊಡ ಇಲ್ಲ ಮತ್ತು ಎನ್‌ಕೋರ್ಜಮೆಂಟ್ ಸಹ ಇಲ್ಲ, ಇದನ್ನು ನಾನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಆದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಒಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿಯನ್ನು ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಎಂದು ಅಪಾಯಿಂಟ್ ಮಾಡಿದರು. ಆತ ಬಿ.ಇ. ನಲ್ಲಿ ಫಸ್ಟ್ ಕ್ಲಾಸ್ ಪಾಸ್ ಆಗಿ, ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯಲ್ಲಿ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಎಂದು ಅಪಾಯಿಂಟ್ ಆಯಿತು. ಅವರ ಪ್ರೊಬೇಷನರಿ ಪೀರಿಯಡ್ ೬ ತಿಂಗಳ ಹಿಂದೆ ಮುಗಿದು ಅವರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದಾರೆಂದು ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಟ್ಟು ಅವರನ್ನು ಸಿರಿಸಿಗೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ತಾಯಿಗೆ ಖಾಯಿಲೆ ಯೆಂದು ಮೆಡಿಕಲ್ ಲೀವ್ ಮೇಲೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದರು. ಅವರು ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿರುವಾಗ ನಿಮ್ಮ ಕೆಲಸ ತ್ಯಜಿಸಿರಬಾಗಿಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮನ್ನು ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಯಾರನ್ನಾದರೂ ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಅವರ ಮೇಲೆ ಚಾರ್ಜ್ ಮೆಮೋ ಇರಬೇಕು, ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ, ಇವರು ಬಹಳ ಸಲ ಲೀವ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ ಅಥವಾ ಏನಾದರೂ ತಪ್ಪು ಮಾಡಿದರೆ ಸರಿ, ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದಾರೆಂದು ಹೇಳಿ ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಿ ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಿದರೆ, ಇನ್ನೊಂಥ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇಲ್ಲಿ ಉಳಿಯಬೇಕು ? ಲಂಚ ಹೊಡೆಯತಕ್ಕವರು ಯಾವ ರೀತಿಯಿಂದಲಾದರೂ ಎಸ್‌ಕೇಪ್ ಆಗಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಕೈ ಶುದ್ಧವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವವರು ಇಂಥ ತೊಂದರೆಗೆ ಸಿಕ್ಕಾಗ ಅವರಿಗೆ ನ್ಯಾಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈವರೆಗೆ ನಾನು ಹೇಳಿದಂಥ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ತಾವು ಜಾರಿಗೆ ತಂದು ಬಿಟಿಎಸ್ ಮತ್ತು ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯನ್ನು ತಾವು ಏನು ಮೇಲೆತ್ತುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ಆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಆರ್.ಎಸ್. ಪಾಟೀಲ್ (ರಾವುದುರ್ಗ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಈ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ನಾನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಕೊನೆಯ ಗಳಿಗೆಯಲ್ಲಿ ತಾವು ನನಗೆ ಹತ್ತು ನಿಮಿಷ ಕಾಲಾವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಲಂಚಿನ ಮಾತನಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮೊದಲು ನಾನು ಈ ಬೇಡಿಕೆಯ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುವ ಇಚ್ಛೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಅಬ್ಬೆ ಕ್ಲಬ್ ಮತ್ತು ಪರ್ಲಾಮೆಂಟ್ ನೋಡಿದ ಮೇಲೆ ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಆಸೆಯಾಯಿತು. ಗ್ಲೋಸ್ ಪರ್ಲಾಮೆಂಟ್ ನೋಡಿದ ಮೇಲೆ ನಾನೂ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದೆನಿಸಿತ್ತು. ಈ ತರಹ ಸಲಹಾಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಬಹಳಷ್ಟು ಜನ ಸದಸ್ಯರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಕೊಡದೆ ಇದ್ದಂಥ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಹುಡುಕಿ ಹೇಳುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟದ ಕೆಲಸ. ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಬೇಕು, ಇದರ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ಇಲಾಖೆ ಆರ್ಥಿಕಪ್ರಾಯವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಲಿ ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದರು. ಇದರಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಈ ಒಂದು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಈ ಉದ್ದೇಶ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಹೇಗೆ ಮಗುವು ತಾಯಿಗೆ ಕಾಟ ಮಾಡಿದಾಗ “ನಿನ್ನ ಮಾರಿ ಮಣ್ಣಲ್ಲಿ ಅಡಗಲಿ” ಎಂದು ಹೇಗೆ ಹೇಳುತ್ತಾಳೋ, ಹಾಗೆ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕಾಗಿ ಸದಸ್ಯರು ಟೀಕೆ ಮಾಡುವಂಥಾದ್ದು ಇಷ್ಟೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಇಲಾಖೆ, ಸುಮಾರು ೩೪ ಸಾವಿರ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಂಥ ಸಂಸ್ಥೆ ಟೀಕೆಗೆ ಗುರಿಯಾಗದಿರಲಿ ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಅವರು ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟು ಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಕೆಲವೊಂದು ಪೆಟ್ಟಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಅಂಕಿ

ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲಾ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ನಾವು ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳುವಂಥಾದ್ದು ನನಗೆ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ಒಂದೆ ಮಾತನಾಡಿದಂಥವರು ಕೆಲವಾರು ಟೀಕೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ನಾವು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಇದರಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರಗತಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆಯೇನೋ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ಯುಟೈಲಿಟೇಷನ್ ಕ್ಯಾನ್ಸಲೇಷನ್ ಮತ್ತಿತರ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ನೋಡಿದಾಗ ಪ್ರಗತಿಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಕೊಂಚ, ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದುದನ್ನು ಕಂಡು ದುಃಖವಾಯಿತು. ಅವರು ಉತ್ತರ ಹೇಳುತ್ತಾ, ೧೦.೯೬ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಹಾನಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದು ಯಾವ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಆಯಿತು ಎಂದು ನೋಡಿದಾಗ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮತ್ತು ಟಯರ್ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆ ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ ಆಯಿತು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಟಯರ್ ಬೆಲೆ, ಮತ್ತು ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ಏರಿದಾಗ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರು ಸಹ ತಮ್ಮ ದರಗಳನ್ನು ಏರಿಕೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ಯಾವಾಗ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ಏರಿತು ಆಗ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯವರೂ ಸಹ ತಾವು ತಮ್ಮ ದರವನ್ನು ಏರಿಕೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ಯಾವಾಗ ಟಯರ್ ಬೆಲೆ ಏರಿಕೆಯಾದರೂ ಆಗ ತಾವು ತಮ್ಮ ದರವನ್ನು ಏರಿಕೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಅಂದಾಗ ಈ ಒಂದು ಹಾನಿಯನ್ನು ಭರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ತಾವು ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯತ್ನ ಏನು, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಲಾಪ್‌ಹೋಲ್ಸ್ ಇವೆ, ಅದನ್ನು ಪ್ಲಗ್ ಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಯಾವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದಿರಿ, ಇದಕ್ಕೆ ಏನು ವಿವರಣೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವಂಥ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನೂ ತಾವು ಮಾಡಿಲ್ಲ ಎಂದು ನಾನು ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಾನು ಒಂದೆ ಮಾತನಾಡಿದಂಥ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆನು. ಅದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಗಮನಿಸಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕವರಿಗೂ ಮತ್ತು ಕೆಳಗಿನ ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕವರಿಗೂ ಕಮ್ಯುನಿಕೇಷನ್ ಗ್ಯಾಪ್ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಒಬ್ಬರಿಗೊಬ್ಬರಿಗೆ ಸಾಮರಸ್ಯ ಇಲ್ಲ, ಪರಿಪೂರ್ಣತೆಯ ಸಾಮರಸ್ಯವನ್ನು ನಾವು ಅವರಲ್ಲಿ ಕಾಣುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕೆಲವು ವರ್ಗದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಇವರು ಬೇರೆ ಕಡೆಯಿಂದ ಬಂದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇವರು ಇಲ್ಲಿ ಗೌಡಿಕೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವಂಥ ಭಾವನೆ ಇದೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ತಾವು ಯಾವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ? ಎರಡನೆಯ ದರ್ಜೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಹುದ್ದೆಗಳು ಒಂದು ಸಾವಿರ ಖಾಲಿ ಇದ್ದರೂ ಅವನ್ನು ತುಂಬುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನೂ ಕೂಡ ತಾವು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ತಾವು ಓವರ್ ಆಲ್ ಚೇಂಜ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಆಗಲೇ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಇದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ತಾವು ಒಂದು ಹೊಸ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಹಡ್‌ನ್ನು ಕ್ರಿಯೇಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಚೀಫ್ ಪರ್ಸನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಹುದ್ದೆ, ಇದು ಬಹಳ ಮಹತ್ವವಾದದ್ದು, ಇದನ್ನು ನೀವು ಯಾರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ? ಇದಕ್ಕೆ ಕ್ವಾಲಿಫೈಡ್ ಆಫೀಸರನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದರೆ ಎಲ್ಲಾ ವಿಧದಿಂದಲೂ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದರಲ್ಲಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ಸ್, ಪ್ರಮೋಷನ್ಸ್ ಮುಂತಾದ ಮುಖ್ಯ ಕೆಲಸಗಳಿದ್ದು ಅದನ್ನು ಯಾರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಎಂದರೆ ಚೀಫ್ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಆಫೀಸರ್ ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಇವರಿಗೆ ತಮ್ಮದೇ ಆದ ಕಾರ್ಯಭಾರಗಳಿದ್ದು ಈ ಒಂದು ಹುದ್ದೆಯ ಕೆಲಸಗಳನ್ನೂ ಇವರಿಗೆ ವಹಿಸಿದ್ದೀರಿ.

೫-೦೦ ಪಿ. ಏಂ.

ಅವರು ಎರಡು ಕಡೆ ಹೇಗೆ ಗಮನ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ಹೇಳಬೇಕು. ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನನಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಮಯ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ನಾವು ಕೆಲವು ಪ್ರಮುಖ ವಿಚಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತ್ರ ಮಾತನಾಡಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುವ ವನಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಡಿಪೋ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಯಾರಿರುತ್ತಾರೆ ಅವರು ಟೂರ್‌ಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದಂತಹ ಸಂದರ್ಭ ಬರುತ್ತದೆ. ಅವರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಟೂರ್ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ, ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಸೀನಿಯರ್-ಮೋಸ್ಟ್ ಆಫೀಸರ್ ಯಾರಿರುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಇನ್‌ಫಾರ್ಮ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಯವರು ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ನ್ನು ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ೧೯೮೦-೮೧ರಲ್ಲಿ ಅವರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಸ್ಕ್ವಾಟ್ರಿಕ್ಸ್ ಪ್ರಕಾರ ಸುಮಾರು ೧೨ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ನ್ನು ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಓಪನ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ನ್ನು ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿದರೆ ಅದು ೨೫ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಸುಮಾರು ೩ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ನ್ನು ಓಪನ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್‌ನಿಂದ ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಅದು ನಿಜವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಹೇಳಬೇಕು. ಈ ಸ್ಟೇರ್‌ಪಾಟ್ಸ್‌ನೂ ಪರ್ಚೇಸ್‌ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದರಲ್ಲಿ ಭಾರಿ ಮೋಸದ ವ್ಯವಹಾರಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಹಳೆಯ ಸ್ಟೇರ್‌ ಪಾಟ್ಸ್‌ ಗಳನ್ನೇ ಹೊಸ ಸ್ಟೇರ್‌ ಪಾಟ್ಸ್‌ ಎಂದು ಲೆಕ್ಕ ತೋರಿಸಿ ಹಣ ಹೊಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವಾಗ ತಿಳಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಈ ೩ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಸ್ಟೇರ್‌ ಪಾಟ್ಸ್‌ನ್ನು ಓಪನ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವರು ಕಮಿಷನ್ ಹೊಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ವಾಸ್ತವಾಂಶ ಏನಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಈ ನಮ್ಮ ಹಳಿಯಾಳ ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಸ್ಟೇರ್‌ಪಾಟ್ಸ್‌ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ತೆಗೆದು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬರಲು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರು ಜೇಪ್ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಇಬ್ಬರನ್ನೂ ಕರೆದು ಕೊಂಡು ಹಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಾರಿ ಹೀಗೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಆದ್ದರಿಂದ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಬೇಕಾಗತಕ್ಕಂಥ ಸ್ಟೇರ್‌ಪಾಟ್ಸ್‌ನ್ನು ಅಲ್ಲೇ ಸ್ಟೋರ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೇ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಒಂದು ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿ ಕೊರತೆ ಇದೆಯೆಂದು ನಾನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹಿಂದೆಯಲ್ಲಾ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅದಲ್ಲವನ್ನೂ ತಾವು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಳು ಈ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳ ವಿಷಯ ವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಏನನ್ನೂ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಸರ್ಕಾರದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಹಣವನ್ನು ತಂದು ಕೊಡುವಂಥವರು ಅವರ ಬಗ್ಗೆ ಮೇಲಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಗೌರವವನ್ನು ತಾಳಬೇಕು. ಡಿವಿಜನ್‌ ಚೀಫ್‌ ಸ್ಟಾಫ್‌ಡ್ ಮತ್ತು ಚೀಫ್‌ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಅಫೀಸರ್‌ಗಳು, ಇನ್‌ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಹೋಗಿ ಅವನ ಮೇಲೆ ಇಲ್ಲ ಸಲ್ಲದ ದಬ್ಬಾಳಿಕೆ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಾರಿಯೂ ಕೂಡ ನೂರೂ ಜನರನ್ನು ಕಾಟ್ರೋಲ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಆ ನೂರೂ ಜನರಿಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡಬೇಕು—ಅವರನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಅವರವರ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಬಿಡಬೇಕು. ಇವೆಲ್ಲಾ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳು ಆ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಅವರ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮೇಲಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಗೌರವಯುತವಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಅವರಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಒಮ್ಮೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಕರಣ ನಡೆಯಿತು. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಹಿಂದೆಯೂ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಆ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ೧೦೦ ಜನ ಒಳಗೆ ಮತ್ತು ಕ್ಯಾಬಿನ್‌ನಲ್ಲಿ ೨೦ ಜನ ಇದ್ದರು. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹೋಗಿ ಅವರಿಗಲ್ಲಾ ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳದೇಹೋದರೆ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾನೆ. ಅಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಚೀಫ್‌ ಸ್ಟಾಫ್‌ಡ್ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಜನರಿಂದ ಪೆನಾಲ್ಟಿ ವಸೂಲು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತೂ ಈ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಮೇಮೋ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇಂತಹ ಕೇಸುಗಳು ಅನೇಕ ನಡೆಯುತ್ತವೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಒಂದೆರಡು ಸಲ ಮೇಮೋ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವರನ್ನು ಡಿಸ್ಮಿಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇದೆ. ಯಾವಾಗಲೂ ಕೂಡ ಈ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ನಮ್ಮನ್ನು ಡಿಸ್ಮಿಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮನ್ನು ಬೈಯುತ್ತಾರೆ. ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಅಳಿಸಿ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಡಿವಿಜನ್‌ಲ್ ಚೀಫ್‌ ಸ್ಟಾಫ್‌ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಸ್ಪೈನ್‌ತನ ಮಾಡಬೇಕು. ಡಿವಿಜನ್‌ಲ್ ಚೀಫ್‌ ಸ್ಟಾಫ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋರಗಿನಿಂದ ಬಂದಂತಹವರನ್ನೇ ಹಾಕುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಕಂಡಕ್ಟರ್-ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಅವರುಗಳಿಗೆ ಸಾಮರಸ್ಯ ಇಲ್ಲದೇ ಹೋಗಿದೆ. ಆಮೆರಿಕ ರೈಲು ಸಾಮರಸ್ಯವಿಲ್ಲದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಅನಾಹುತಗಳಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಹಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸೆಟ್ಟಲ್ ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಕೂಡ ಒಬ್ಬರಿಗೊಬ್ಬರು ಮಾತನಾಡುವಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ವಿವರ್ಧಿಸಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರವರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾಮರಸ್ಯವನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸಿದ್ದರೆ ಕೆ.ಎಸ್. ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಬೆಲೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ನಾವು ಇಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಹೊತ್ತು ಭಾಷಣ ಮಾಡಿದರೂ ಅದು ಸರಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾಮರಸ್ಯವನ್ನು ತಂದುಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಂತಹ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮುಚ್ಚುವಂತಹ ಪ್ರಸಂಗ ಬಂದರೂ ಬರಬಹುದು, ಏಕೆಂದರೆ ಒಂದು ವಂಶಿಯಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥಹ ಒಳಜಗಳ ಅಥವಾ ಗದ್ದಲ ಆ ವಂಶಿಯನ್ನು ನಾಶ ಮಾಡುತ್ತದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾವು ನೆನಪಿನಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸುದ್ದಿಮವೋ ದುರ್ದೈವವೋ ನಾನು ಆ ಮಂಡಲಿಯ ಸದಸ್ಯನಾಗಿ ೩ ವರ್ಷವಾಗಿದೆ. ಹಿಂದೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಮಯ

ಅಧ್ಯಕ್ಷನೂ ಆಗಿದ್ದನು. ಅಲ್ಲಿ ನಡೆಯತಕ್ಕಂಥ ವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ನನಗೆ ಬಹಳ ನೋವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಆಗಲೀ, ಚೀಫ್‌ಮನ್ ಆಗಲೀ, ಚೀಫ್ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಆಫೀಸರ್ ಆಗಲೀ ಇವರೆಲ್ಲಾ ಹೊರಗಿನಿಂದ ಬಂದಂತಹವರು, ಯಾರದೋ ಬೋರ್ಡ್ ಮೆಂಬರ್ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಖಳ ಸಾವಿರ ಕೆಲಸಗಾರರ ಮೇಲೆ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ ಹಿಂದೆ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಶಾಸ್ತ್ರಬೋಗರು ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದರಲ್ಲಿ ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಒಂದು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಎಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಇರುತ್ತದೋ ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸರಿಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅವರು ಹೇಳಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರಮೋಷನ್ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದರಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ಕೆಲಸಗಾರರನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರ ಏನೆಂದೆ ಎಂದರೆ, ಇದರಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಪ್ರೆಸ್ ಬಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಮಿಷನರಿ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸುಮಾರು ೨೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಪ್ರೆಸ್‌ನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕಾಗದಪತ್ರಗಳೆಲ್ಲವೂ ಆ ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಪ್ರೆಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಿಂಟಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಲ್ಲವನ್ನೂ ಹಣ ನೀಡಿ ನಟರಾಜ ಪ್ರಿಂಟರ್ಸ್‌ಗೆ ಅಥವಾ ಪ್ರಿಂಟರ್‌ವಲ್ ಪ್ರಿಂಟರ್ಸ್‌ಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಾದರೆ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಹಣ ಕೊಡುವುದಾದರೂ ಏತಕ್ಕೆ? ಆ ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಪ್ರೆಸ್‌ನವರಿಗೆ ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯತೆ ಇಲ್ಲವೇ ಅಥವಾ ಕೆಪಾಟಿ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಅವರಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿರತಕ್ಕಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಮಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿಸಬೇಕು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಲಕ್ಷ ಅಥವಾ ೨ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಖಾಸಗೀ ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಪ್ರೆಸ್‌ನವರಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಉಳಿಯುತ್ತದೆ. ಹಣಿಹಣಿಗೂಡಿದರೆ ಹಳ್ಳ ತೆನೆತೆನೆಗೂಡಿದರೆ ಬಳ್ಳ ಎಂದು ಗಾದೆ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರೆಸ್‌ಯನ್ನೂ ಕೂಡಿಸಿದರೆ ಒಂದು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಅದು ಲಕ್ಷವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದ್ದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿನ ಕೆಲಸಗಾರರಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಮನೋಭಾವನೆ ಯನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡಿದರೆ ಈ ಇಲಾಖೆ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರೊಬ್ಬರು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡತಕ್ಕಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬಳಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಗಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಟ್ರೈರ್ ಪಂಕ್ಚರ್ “ಗಿಡುಪು” ಆಗ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ನಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಬಿಡಲ್ಪ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಕೈಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಕುಳಿತುಬಿಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ನನಗೆ ನೆನಪು ಇದ್ದ ಹಾಗೆ ೧೯೭೮-೭೯ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೦೦ ಟ್ರಾಲ್ಸನ್ನು ಖರೀದಿ ಮಾಡಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಟ್ರಾಲ್ಸ್‌ಗಳು ಇದೆ ಎಂದು ಒಬ್ಬರಾದರೂ ಅಲ್ಲಿ ನೋಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ?

ಅಲ್ಲಿರವಂತಹ ಎಲ್ಲಾ ಟ್ರಾಲ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸಹ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಒಂದು ವಿಧಾನಸೌಧದ ಮುಂದೆ ಪ್ರದರ್ಶನ ಮಾಡಿದರೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ ಏಕೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿರವಂತಹ ಎಲ್ಲಾ ಟ್ರಾಲ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೆತ್ತಿಕೊಂಡು ಬಂದರೆ ನೋಡುವವರೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೦ ಕೋಟಿ ೯೬ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆ ಇದು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷ ೧೨ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತದೆ ಎಂದು ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂದರೆ ಇದು ಬಂದು ಪೋಸ್ಟ್ ಆಫೀಸ್ ವ್ಯಾಪಾರಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ, ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಒಂದು ಮಾತು ಜ್ಞಾಪಕಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ ಅದು ಏನೆಂದರೆ ಅಂಬಲಿ ರಾಜಿಯವರಿಗೆ ಮೀಸೆ ಅಡ್ಡ ಬರುತ್ತದೆಯಂತೆ, ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಡಿವಿಜನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ರವರನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಡಿವಿಜನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಮತ್ತು ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ಸ್‌ ತಿಂಗಳಿಗೆ ೨೫ ದಿವಸ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಇದೆ ಆದರೆ ಅವರು ತಿಂಗಳಿಗೆ ೨೫ ದಿವಸ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿ ಏನು ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧನೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ಯಾವ ಪ್ರಗತಿಯು ಸಹ ಆಗಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಹೈಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ರೀತಿ ಖರ್ಚುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅದರೂ ಸಹ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದ್ದರಿಂದ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರುವಂತಹ ನೂನತೆಗಳನ್ನು ತಾವು ಎಷ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಡಿದರೂ ಎಲ್ಲಾ ನೂನತೆಗಳು ಹಾಗೆಯೇ

ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತವೆ, ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದಂತಹ ಕೆಲಸವಾದರೂ ಏನೆಂದರೆ ಈಗ ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಸೀನಿಯರ್ ಆಫೀಸರ್‌ಗಳಿಗೆ ಬಡ್ತಿಯನ್ನು ಕೊಡದೆ ಒಂದೇ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಕೊಳೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ, ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಅದು ಏನೆಂದರೆ ಈಗ ಇರುವಂತಹ ಸೀನಿಯರ್ ಆಫೀಸರ್‌ಗಳಿಗೆ ಬಡ್ತಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಅವರ ನಂತರ ಬರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ತಾವು ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ನಿಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಟೈಮ್ ಟೇಬಲ್ ಹಾಕುವವರು ಇಲ್ಲದಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ, ಮತ್ತು ಟಿಕೆಟ್ ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡುವವರು ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತೆ ತಾವು ತೊಂದರೆಪಡಬೇಕಾದಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದರೂ ಗುರಬಹುದು ಎನ್ನುವ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಅನಂತರ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವಂತಹ ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ಸ್ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಹೆಸರು ಪಡೆದಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ಸರ್ಕಾರಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಬಂದರೆ ಅವರಿಗೆ ಒಂದು ನಿಗದಿತಾದಂತಹ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಅವರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಕೊಡುವುದಾದರೆ ಒಬ್ಬ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಆಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಒಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿಗೆ ಕಾಯಿಲೆ ಬಂದಾಗ ಆತನು ಡಾಕ್ಟರ್ ಬಳಿ ಹೋದಾಗ ಡಾಕ್ಟರ್ ಆತನಿಗೆ ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದರಂತೆ ನೀವು ಕೆಲವು ದಿವಸಗಳ ಕಾಲ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದರಂತೆ ಅದಕ್ಕೆ ಆ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಹೇಳಿದರಂತೆ ಸ್ವಾಮಿ ನಾನು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ನನಗೆ ರಜೆ ಎಲ್ಲಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದಾಗ ಆ ಡಾಕ್ಟರ್ ಹೇಳಿದರಂತೆ ನೀವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಸೇರಬಾರದು ಎಂದು ಕೇಳಿದರಂತೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅರ್ಥ ಏನೆಂದರೆ ಈ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತಹ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ವಿಶ್ರಾಂತಿಯಿಂದ ಇರುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಆ ಡಾಕ್ಟರ್ ಭಾವನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಈಗ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಡೈವರ್ಸ್ ಮೇಲೆ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಮೇಲೆ, ಹೆಲ್ಪರ್ಸ್ ಮೇಲೆ, ಮೆಕಾನಿಕ್ಸ್ ಮೇಲೆ ಏನು ಟೀಕೆ ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಮತ್ತು ಸದಸ್ಯರಿಂದ ಬರುತ್ತಿವೆ ಇವುಗಳನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಬೇಕಾದರೆ ಮೇಲಿನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕೊನೆಯದಾಗಿ ನನ್ನ ಸ್ವಂತ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವಾರು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ತಪ್ಪಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿರುವಂತಹ ರಾಮ್‌ದುರ್ಗ ಮತ್ತು ಸೂರಬಾಳ ಈ ಎರಡು ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೦ ಸಾವಿರ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇದೆ. ಈ ಗ್ರಾಮದ ಜಮೀನುಗಳಲ್ಲಿ ನೀರು ಬಂದು ಸೇರಿಕೊಂಡರೆ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಎಕರೆ ಜಮೀನು ೪೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗುತ್ತದೆ, ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಇರಿಗೇಷನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಷ್ಟು ಯೋಗ್ಯ ಭೂಮಿಯಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದಾಗ ಒಂದು ಎಕರೆ ಜಮೀನು ಸಹ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾವು ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿರುವಂತಹ ಈ ರಾಮ್‌ದುರ್ಗ ಮತ್ತು ಸೂರಬಾಳ ಗ್ರಾಮದ ಜನರನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಅವರನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿ ಸುಮಾರು ೩ ಎಕರೆ ಜಮೀನು ಕೊಡುವಂತೆ ಬರಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ ಆ ಜಮೀನನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೇಕಾಗುವ ಮತ್ತು ಬಿಜಾಪುರ ಹಾಗೂ ಧಾರವಾಡಗಳ ಕಡೆ ಅಲಕ್ಷ್ಯ ಮಾಡಬಾರದು ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ತಾವು ಏನಾದರೂ ಈ ಭಾಗದ ಜನರ ಮೇಲೆ ಅಲಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ತೋರಿಸಿದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಅವರು ನಿಮಗೆ ಶಾಪವನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಕಡೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಅನಂತರ ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯ ರಾಧಂಥ ಶ್ರೀಮಾನ್ ನಾನಯ್ಯನವರು ಮಾತನಾಡುವಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಅದು ಏನೆಂದರೆ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ರೋಡ್‌ಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟು ಕೊಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ನಾನು ಕೂಡ ಖಂಡಿತವಾಗಿ

ಬಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಈ ರೋಟೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದು ತಪ್ಪು ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಎನ್.ಆರ್.ಇ.ಪಿ ಮತ್ತು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯವರನ್ನು ಹೋಗಿ ಒಂದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಅವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಈಗ ಒಂದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಸುಮಾರು ೨ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗುತ್ತದೆ ಅದು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂತಹ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ರೋಟೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟರೆ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿಯವರಿಗೂ ಕೂಡ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ತಪ್ಪುತ್ತದೆ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಮ್ಮ ದಿವಂಗತ ಮಾಜಿ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜ ಅರಸೇರವರು ಇದ್ದಾಗ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದರು.

ಶ್ರೀ ಮೊಹಿಯುದ್ದೀನ್.—ಈಗ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ರೋಟೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರು. ಆದರೆ ಈಗ ಈ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ರೋಟೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟರೆ ಕೇವಲ ಲಾಭಾಂಶವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ವಾದವನ್ನು ನಾವು ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಆದರೆ ಲುಕಾನವಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಯಾರೂ ಸಹ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲಾರರು. It is the duty of the KSRTC to cater to the needs of the people who are living in the corners of villages. This should be the objective. So, if the private operators are not plying their buses in uneconomical routes, the Government must come forward to ply buses. This is the object with which we have nationalised routes.

ಶ್ರೀ ಆರ್.ಎಸ್. ಪಾಟೀಲ್.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನನಗೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಅಥವಾ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಾನು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಾಗ ಏನಾದರೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಡೋಣ ಎಂದು ಹೊರಟಾಗ ಅಷ್ಟರಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿ ಪದವಿ ನೆಗೆದು ಬಿದ್ದು ಹೋಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ತಾವು ಕೇಳುವ ಅಧಿಕಾರ ನಿಮಗೆ ಇಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಲಾಭಗಳಿಸುವಂತಹ ಉದ್ದೇಶ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಇಲ್ಲ. ಏನಾದರೂ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಲಾಭ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಏನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಈ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕೆಲವು ರೋಟೆನ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು ನನಗೆ ಕೇವಲ ೧೦ ನಿಮಿಷಗಳ ಕಾಲಾವಕಾಶವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನಾನು ನನ್ನ ನಾಲ್ಕು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎಂ. ಚಂದ್ರಶೇಖರ್ (ಜಯನಗರ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಬೇಡಿಕೆ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ನಿನ್ನೆ ಅವರು ಕೆಲವು ಪುಸ್ತಕಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. K.S.R.T.C., Objectives, growth and Performance and Administrative Report. ಎನ್ನುವ ಪುಸ್ತಕಗಳಿಂದಲೇ ತೆಗೆದಂತಹ ಕೆಲವು ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಖಾಂತರ ಈ ಸಭೆಗೆ ತಿಳಿಸಿ ಯಾವ ರೀತಿಯಿಂದ ಈ ಇಲಾಖೆ ಎಲ್ಲಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ವಿಫಲವಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತೋರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂತಹ ಸುಮಾರು ೪.೩೫ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ೧೯೬೨ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಆಗ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಅದೇ ೧೯೭೧-೭೨ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೦ ಲಕ್ಷ ಆದಾಗ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೩೨೨೨ ಆಯಿತು. ೧೯೭೨-೭೩ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂತಹ ೨೬.೫೯ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ೫೭೭೩ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಈಗ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂತಹ ೪.೩೫ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೋಸ್ಕರವಾಗಿ ಏನು ೧೯೬೨ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದರೋ ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ ಇವತ್ತು ಇರುವಂತಹ ೨೬.೫೯ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸುಮಾರು ೧೧ ಸಾವಿರ ವಾಹನಗಳಾದರೂ ಬೇಕಾಗುತ್ತವೆ. ೧೯೬೧-೬೨ರಲ್ಲಿ ಏನು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸಿಕೊಟ್ಟರೋ ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ಕೂಡ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದರೆ ಸುಮಾರು ೧೧ ಸಾವಿರ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನೀವು ಕೆ ಎಸ್ ಆರ್ ಟಿ ಸಿ ಮುಖಾಂತರ ಓಡಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಹಾಗೆ ಮಾಡುವ ಬದಲು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹಾಕಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ಯಾದರೂ ಎಷ್ಟು ಎಂದರೆ ೫೬೭೩. ಅಂದರೆ ಅರ್ಧಕ್ಕರ್ಧವಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ. ಹಿಂದಿನ ಸೌಕರ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಆಗಿನ ದರದ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಮತ್ತೆ ಆಗ ಇದ್ದಂತಹ ಲಾಭವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ ಈ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆಯೇ ನಷ್ಟವೋದೇ ಆಗಿದೆಯೇ ಎನಕ ಸೌಕರ್ಯವಂತೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ಬೇಕಾದಷ್ಟು ವಾಹನಗಳೂ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ನಷ್ಟ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿವೆ ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾದರೂ ಏನು? ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಈ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ತಿಳಿದಿರುವಂತೆ ೧೯೭೮-೭೯ರಲ್ಲಿ ೬೩ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ, ೧೯೭೯-೮೦ರಲ್ಲಿ ೧ ಕೋಟಿ ೭೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಮತ್ತು ೧೯೮೦-೮೧ರಲ್ಲಿ ೧೧ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ನಷ್ಟ ಸಂಭವಿಸಿದೆ. ಇದು ಈ ಸರ್ಕಾರ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದ ಮೇಲೆ, ಕೇವಲ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ೬೩ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಇದ್ದಂತಹ ನಷ್ಟ ೧೧ ಕೋಟಿಗೆ ಏರಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾದರೂ ಏನು ಎನ್ನುವಂತಾದ್ದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತನಿಖೆಯಾಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು, ಅವರು ನೀಡಿದಂತಹ ಮಾಹಿತಿ ಪ್ರಕಾರ ದಿನಕ್ಕೆ ಎರಡು ವಾಹನಗಳು ಕಡುತ್ತವೆ. ಅಂದರೆ, ಒಂದು ದಿವಸಕ್ಕೆ ಎರಡು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ದಿವಸಕ್ಕೆ ಎರಡು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಬರ್ಷಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೭೫೦ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿರತಕ್ಕಂಥ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂಥಾದ್ದರಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ನಾಲ್ಕೈದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ, ಒಟ್ಟು ಹಾಕಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಸುಮಾರು ೨೦೫ ರಿಂದ ೫೫೭. ಈ ಗ್ಯಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟು ವಾಹನಗಳನ್ನು ವರ್ಷವರ್ಷಕ್ಕೆ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಹೇಳಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ದಿನಕ್ಕೆ ಎರಡು ವಾಹನಗಳು ಕೆಟ್ಟುಹೋಗುತ್ತವೆ. ಅವರಂತೆ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ೭೫೦. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿದಂತಾದ್ದು ಎರಡು ನೂರು ಮಾತ್ರ. ಅಂದ ಮೇಲೆ ಐದುನೂರು ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿರುವ ವಾಹನಗಳು ಇವೊತ್ತು ರಸ್ತೆ ಮೇಲೆ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಕೆಟ್ಟುಹೋದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಇದು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ದಿನಕ್ಕೆ ಎರಡು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ ಆ ರೀತಿ ಹಳೆಯ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಆದರೆ ವರ್ಷವರ್ಷ ಪ್ರಾಯಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವಾಗ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಕೂಡ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇವತ್ತು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಒಂದಿದೆ. ಮತ್ತೆ ಈ ೨ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವನ್ನು ಮಾತ್ರ ೬೩ ಲಕ್ಷದಿಂದ ೧೧ ಕೋಟಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ, ೧೯೭೯-೮೦ ರಿಂದ ೧೯೮೦-೮೧ರಲ್ಲಿ, ಸುಮಾರು ೭೫೦ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ, ಅದೇ ದಾಮಾಶದ ಪ್ರಕಾರ ನಾನು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಸುಮಾರು ೨ ಕ್ವಾರಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅಂತಾದ್ದರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೭೫೦ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇಷ್ಟು ನಷ್ಟಪಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದಷ್ಟು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ವಿಫಲರಾಗಿದ್ದಾರೆ ಅದನೇಲಿ ಇದರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಇರುವಂತಹ ವಾಹನಗಳು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಓಡಾಡುವಂತಹ ವಾಹನಗಳು ಇವುಗಳ ಅಂತರವನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೯೮೦-೮೧ರ ಪ್ರಕಾರ ೫೫೦ ವಾಹನಗಳು ಇದ್ದು, ಇನ್ನು ಮಿಕ್ಕ ವಾಹನಗಳು ಶೆಡ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತವೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೮೫೫ ವಾಹನಗಳು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇತ್ತು ಎಂದರೆ ರಸ್ತೆ ಮೇಲೆ ಓಡಾಡತಕ್ಕಂಥ ವಾಹನಗಳು ೬೫೯. ಶೇಕಡಾ ೨೫ರಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ಶೆಡ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತವೆ ಎಂದು ಇದರಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯವೇನೆಂದರೆ ಎಲ್ಲಿ ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್ ರನ್ ಆಗುತ್ತದೆ ಅಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂತಾದ್ದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಆ ರೀತಿ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ. ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಬೇರೆ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್ ಜೊತೆಗೆ

ಲೈನ್ಸ್ ಇರುತ್ತವೆ. ಬೊಂಬಾಯಿ, ದೆಹಲಿ ಮುಂತಾದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಇರುತ್ತವೆ ಅವರು ಕೂಡ ಪೈಪೋಟಿ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ರೀತಿ ಸಬ್‌ಆರ್ಬನ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಯಾವುದೇ ಇಲ್ಲದಿರುವಾಗ ಅವರದೇ ಏಕಸ್ವಾಮ್ಯವಾಗಿರುವಾಗ, ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್‌ಗೆ ನಷ್ಟವಾಗಬೇಕು ಎಂದರೆ ಕಾರಣವಾದರೂ ಏನು? ಬೇರೆ ನಗರಗಳ ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್‌ಗೂ ನಮ್ಮ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಗರ ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್‌ಗೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇದೆ. ಇದನ್ನು ನೀವು ಮನಗಾಣಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ನಿಮ್ಮ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ



ಪ್ರಕಾರ ರೆವಿನ್ಯೂ ಅನಾಲಿಸಿಸ್‌ನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಇನ್‌ಕಮ್‌ಪರ್ ಸೀಟ್ ಎಂದರೆ ಒಂದು ಸೀಟಿಗೆ ಒಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್ ನಲ್ಲಿ ೫.೧೭ ಪೈಸೆ ಇದ್ದರೆ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೪.೫೬ ಪೈಸೆ ಇದೆ. ಅಂದರೆ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ. ನಿಮ್ಮ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ಆದಾಯ ಒಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ಒಂದು ಸೀಟಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿದ್ದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ನಗರದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇ ಇಲ್ಲ. ಆದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಮಾತ್ರ ಇಲ್ಲಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ಈ ವಾಹನಗಳೆನ್ನು ಕಟ್ಟು ಹೋಗಿರುತ್ತವೆ, ಅದು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೦ ಸಾವಿರ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ೧.೮೯ ರಷ್ಟು ಸಲ ಕಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಗ್ರಾಮ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೫.೭೨ರಷ್ಟು ಸಲ ಕಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತದೆ ಅಂದರೆ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ದಲ್ಲಿಯೇ ಕೆಡುತ್ತವೆಯೇ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಯಾಗಲೀ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೇಗದಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಇದು ಆಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು? ಹಳ್ಳಿಗಾಡುಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಸರಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಹಾಕತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಟ್ಟುಹೋಗಬೇಕೇ ಹೊರತು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇರುವಾಗ ಇಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಕೆಡುತ್ತವೆ ಎನ್ನುವ ಮಾಹಿತಿ ಕೊಡುವಾಗ ಇದರ ಅರ್ಥ ಏನು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಎಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿಯಲ್ಲಿ ಕಂಡಮೇ ಆಗಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್‌ಗೆ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಕಂಡಮೇ ಆದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳು ಕಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಈ ರೀತಿ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಇದ ಕೂಡ ಒಂದು ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಶಿ-೩೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಮತ್ತೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಕೆಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ, ಅವರು ಒಂದು ಕಾರಣ ಹೇಳ ಬಹುದು. ಸರಿಯಾದಂಥ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇಲ್ಲ, ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮೆಕಾನಿಕ್ಸ್ ಇಲ್ಲ, ಹೊಸ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ಚಾಸೀಸ್ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬರುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರೀಪೇರ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಹಳೆಯದನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಬೇಕು ಅಂದರೆ ಸುಮಾರು ೮.೫೦೦ ಮೆಕಾನಿಕ್ಸ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ೪.೦೦ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ. ಅಂದರೆ ಒಂದು ಬಸ್‌ಗೆ ಇಬ್ಬರು ಮೆಕಾನಿಕ್ಸ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು. ಕೋಟ್ಯಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಸ್ಟೇಸ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ಕಂಡೀಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗದೇ ಇರಬೇಕಾದರೆ ಯಾವ ದಕ್ಷತೆ ಯಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ನಿಮ್ಮ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ೧೯೭೭-೭೯ರಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ಸುಮಾರು ೩.೮೬೪ ಇದ್ದದ್ದು ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ೧೦ ಕೋಟಿ ೬೬ ಲಕ್ಷ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ, ಹೆಚ್ಚು ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಇನ್‌ವೆಸ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಗಿದೆ ಎನ್ನುವ ಕಾರಣ ಕೊಟ್ಟಿರೂ ಕೂಡ ಅದು ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚೆ ಈ ಕೆಲಸ ಆಗುತ್ತಾ ಇರುವುದೇ ಕಾರಣ ಎನ್ನುವುದು ಕೆಲವಾರು ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳಿಂದ ನಮ್ಮ ಕೆಲವು ಬರುತ್ತಾ ಇರುವುದನ್ನು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಅಂಕಿಅಂಶ ಬಂದಿದೆ. ನಿಮ್ಮ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಯಾವ ರೀತಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಏನೆಂದರೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಪ್ರಮಾಣಿತರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಒರಟಾಗಿ, ರೂಢಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳು ತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದ ಬೆಂಗಳೂರು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ - ಈ ಎರಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೯೮೦-೮೧ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬೮ ದೂರುಗಳು ಬಂದಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಸೇರಿಸಿದರೆ ೩೦೮ ದೂರುಗಳು ಬಂದಿದೆ. ಇದಾದ ಮೇಲೆ ಬಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೩೫ ದೂರುಗಳು ಬಂದಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ದೂರುಗಳು ಬರಬೇಕಾದರೆ ಕಾರಣವೇನು ? ಆ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಮೇಲೆ ಇರುವಂಥ ಒತ್ತಡವೇ ಕಾರಣ ಎಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ. ಇಲ್ಲಿ ರೆಕ್ಯೂಟ್ ಆಗಿರುವ ವಂಥ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೂ, ಬೇರೆ ಕಡೆ ರೆಕ್ಯೂಟ್ ಆಗಿರುವಂಥ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೂ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೀತಿ ಯಾದ ಮನೋಭಾವ ಇರುತ್ತದೆ ಎಂದು ನನಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನ್ನಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ವಿಷ್ಣು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಿಷರ್ ಆಫ್ ವರ್ಕ್ ಜಾಸ್ತಿ ಇರುತ್ತದೆ ೫೦ ಜನ ಕೂರುವಂಥ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ೧೦೦ ಜನ ಕೂರುತ್ತಾರೆ. ಪೀಕ್ ಅವರ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ ಜನರನ್ನು



ಸಾಗಿಸಬೇಕಾದರೆ ಆ ಮನುಷ್ಯಪದವ ಪೂಣೆಯ ಅವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಾವು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಈ ದೂರಗಳು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಇದು ಕಾರಣ. ಒರಟಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಕಾರಣ ಏನು ಎಂದು ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಅದಕ್ಕೆ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಆಗತಕ್ಕಂಥ ತೊಂದರೆಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಸಿಕ್ಕಿದ ಹಾಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿವೆ ಪರ್ ವರ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ೧೦ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ೧೬ ಲಕ್ಷ ಇದ್ದಂಥ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇವತ್ತು ೩೦ ಲಕ್ಷ ಆಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗದೆ ಇರುವುದೇ ಈ ರೀತಿ ಆಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಎಂದು ನಾವು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಆಗುತ್ತದೆ ನಾನಾ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ನಿಮಗೆ ನಷ್ಟವಾಗಿರುವುದು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ. ನಿಮ್ಮ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಒಂದು ಅಂಶ ಗೊತ್ತಾಯಿತು. ಒಟ್ಟು ಸುಮಾರು ೩೬ ಸಾವಿರ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಯಲ್ಲಿ ೩೨ ಸಾವಿರ ಖಾಯಂ ಆಗಿರುವ ಜನರಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ಇರಬೇಕಾದಂಥ ೧೮ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕಾಣುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಇವರು ಕೇವಲ ಮೂರು ಸಾವಿರ ಇದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ೧೦ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಆಯಿತು. ನಾಲ್ಕನೇ ದರ್ಜೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಬಹುಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿರುವುದು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡೆ ೧೮ರಷ್ಟನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ತಾವು ಹೇಳಬಹುದು. ತರಬೇತಿ ಹೊಂದಿದ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್, ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಅವರನ್ನು ಮೊದಲು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ತರಬೇತಿ ಕೊಟ್ಟು ಮತ್ತೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದಲ್ಲ, ಈ ಒಂದು ಅಂಶ ಕೂಡ ತಮ್ಮ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಬಿ.ಬಿ.ಎಸ್. ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ, ಟರ್ಮಿನಸ್‌ಗಳಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಿಂದ ಹೊರ ಭಾಗಕ್ಕೂ ಮತ್ತು ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಮಧ್ಯ ಭಾಗಕ್ಕೂ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಟರ್ಮಿನಸ್‌ ಏನಿದೆ ಅಲ್ಲಿ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಹಲಗೆಗಳನ್ನು ಮೊದಲು ಹಾಕಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಂದರೆ ಟೈಂ ಟೇಬಲ್ ಹಾಕುವಂಥಾದ್ದು. ಹೊರಗಡೆ ಇರುವಂಥ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಹೋಗುತ್ತವೆ ಎನ್ನುವುದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತಿಳಿಯುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆಯಾ ಟರ್ಮಿನಸ್‌ನಲ್ಲಿ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಹಲಗೆಗಳನ್ನು ಹಾಕುವಂಥ ಮೊದಲು ಇದ್ದಂಥ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಈಗ ತಪ್ಪಿಸಿದ್ದಾರೆ ಅನೇಕ ಕಡೆ ಮುಖ್ಯ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಇದು ಕಾಣಿಸುವುದಿಲ್ಲ ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸುಭಾಷ್‌ನಗರದಲ್ಲಿ ಆಧುನಿಕವಾದಂಥ ಒಂದು ಹೊಸ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಆ ನಿಲ್ದಾಣ ಅಲಂಕಾರವಾಗಿ ಏನೋ ಇದೆ. ಆದರೆ ಹೊರಗಡೆ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ನಿಲ್ದಾಣ ಇರುವ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ನಡಿಗೆ ಒಂದು ಫರ್ಲಾಂಡ್ ಅಷ್ಟು ಹೋಗಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟು ನಡೆದು ಹೋಗೋಣ ಅಂದರೂ ಕೂಡ, ಅದನ್ನು ಮಾಡಿದ ಉದ್ದೇಶ ವೇನೆಂದರೆ, ಸುಭಾಷ್ ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹೋಗುವಂಥ ಒತ್ತಡವನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದು. ಆದರೆ ಆ ಒತ್ತಡ ಏನೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿಲ್ಲ.

(ಕುಮಾರಿ ಎಸ್. ಪ್ರವೀಣ ಅವರು ಅಧ್ಯಕ್ಷ ಪೀಠವನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿದರು)

ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ರೈಲ್ವೆ ಸ್ಟೇಷನ್ ಏನಿದೆ ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಒಂದು ನಿಂತಾಗ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇಳಿದಾಗ ವಾಹನಗಳು ಅಲ್ಲೇ ನಿಂತಿರುತ್ತವೆ ಹೊರತು ಬಹಳ ಹೊತ್ತು ಹೊರಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಇಕ್ಕಟ್ಟು ಮತ್ತು ಒತ್ತಡ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಇಳಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಹತ್ತುವುದು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಆ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒಳಗಡೆ ಇರುವಂಥ ಆಧುನಿಕ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದರೆ ಉತ್ತಮವಲ್ಲವೆ, ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಾವು ಸ್ವಲ್ಪ ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕು. ಕೊನೆಯದಾಗಿ, ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ. ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ಹೋದ ವರ್ಷ ಅಂದರೆ ೩೦-೧೨-೧೯೮೦ರ ಪ್ರಕಾರ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ವರೆಗೆ ೪೧ ಕೋಟಿ ರೂ. ಮಾರ್ಚ್‌ವರೆಗೆ ಎಷ್ಟಾಗುತ್ತದೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆ ಒಂದು ಅಂದಾಜು ನನ್ನಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳು ಏನಿವೆ ಅವುಗಳಿಂದ ಶೇಕಡೆ ೪೪ ರಷ್ಟು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕಲೆಕ್ಷನ್

ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ದುರಸ್ತಿಮಾಡಿ, ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವಂಥ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿರುವಂಥ ಪರಿಹಾರವೇನೆಂದರೆ, ೧೯೫೭ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನ ಮೂರು ವರ್ಷದ ಅವರೇಜ್ ಸುಮಾರು ನಾಲ್ಕೂವರೆ ಲಕ್ಷ ಏನಿತ್ತು. ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೊಡುವಂಥ ಪರಿಹಾರವನ್ನೇ, ಈಗಲೂ ಕೊಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ತೆಗೆ ಎಷ್ಟು ವಸೂಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೯೮೦-೮೧ರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ವಸೂಲಾಗಿದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಹಿಂದಿನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ನಾಲ್ಕೂವರೆ ಲಕ್ಷ ಕೊಡುವುದು ಸಾಕಾಗಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರು ಬೆಳೆದಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ೨೫ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಆರೇಳು ಲಕ್ಷ ಪಾರ್ಪಲೇಷನ್ ಇತ್ತು. ಇವತ್ತು ೩೦ ಲಕ್ಷ ಆಗಿದೆ. ಆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಆಗಲಿ ಇನ್ನಾವುದೇ ಮುನ್ಸಿಪಾಲಿಟಿ ಅಥವಾ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳಿಗೆ ಆಗಲಿ ನಿಮ್ಮ ವಾಹನ ತೆಗೆಯಿಂದ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಈ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಜಯನಗರದಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ. ಅದು ಬಹು ಅಂತಸ್ತುಗಳ ಮಹದಿಯಲ್ಲಿ ತೆರೆದಿದ್ದೀರಿ. ಅಲ್ಲಿ ಜನಗಳು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಒಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಟೆಕ್ನಿಂಗ್‌ಗೋಸ್ಕರವಾಗಿ ಅಲ್ಲಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಜಾಗ ಚಕ್ಕದಾಗಿರುವುದರಿಂದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಬಿಟ್ಟರೆ ಇತರ ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡಲು, ಜನರು ಓಡಾಡಲು ಸಹ ವಿಪರೀತವಾಗಿ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಇದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಗಮನಕ್ಕೂ ಸಹ ಬಂದಿರಬಹುದು. ಜಯನಗರದಲ್ಲಿ ಇದ್ದುದರಲ್ಲಿಯೇ ಸ್ವಲ್ಪ ದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆ ಇರುವಾಗ ಇಷ್ಟು ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿರುವಾಗ ನೀವು ಸಿದ್ಧವಾಗಿ ರೋಡಿನಲ್ಲಿ ಜಾಗ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಕಟ್ಟುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಪುನಃ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಜನಗಳು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆಗೋಸ್ಕರವಾಗಿ ತಂದರೆ, ಅಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ಅಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಲು ಖಾಲಿ ಜಾಗ ವಿದೆಯೇ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಏನಾದರೂ ಜಾಗ ವಿದೆಯೇ ಎನ್ನುವುದು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಬಂದಿದೆಯೇ? ಮತ್ತೆ ಇದೇ ತೊಂದರೆ ಅಲ್ಲಿಯೂ ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಏನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ? ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಕೂಡ ದಯವಿಟ್ಟು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನತೆ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನತೆ ಏನು ಅಶಿಸ್ತಿನಿಂದ ಎಂದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇಲೆ ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನಕೂಲತೆಗಳು ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ, ಸರ್ಕಾರ್ಯಗಳು ಸಹ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆಂದು ಅಶಿಸ್ತಿದರು. ಆದರೆ ಆ ಆಶೆ ಈಗ ನಿರಾಶೆಯಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರ್ಯಗಳು ಇಲ್ಲದೆ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆ ಸಿಕ್ ಯೂನಿಟ್ ಆಗಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಡಿಕ್ಲೇರ್ ಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ವಹಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯೇ ಸಿಕ್ ಯೂನಿಟ್ ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಏನು ಪರಿಹಾರ ಕಂಡು ಹಿಡಿದಿದೆ? ಅದಕ್ಕೆ ಏನು ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಆತ್ಮಾನಂದ್ (ಮಂಡ್ಯ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಒಂದು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸುತ್ತಾ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ತಮ್ಮ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವ ಹಾಗೆ ಈ ರಾಜ್ಯದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒಂದು ಆದಾಯವನ್ನು ತರುವಂಥಾ ಇಲಾಖೆಯಾಗಿದೆ. ಸುಮಾರು ೪೧ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಈ ವಾಹನ ತೆಗೆಯಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂದಾಯವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ನೀವು ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಎಸ್ಸಾಬ್ಲಿಶ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗೋಸ್ಕರವಾಗಿಯೇ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಹಿರಿಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀ ಚಂದ್ರಶೇಖರವರ ಮತ್ತು ಡಾ|| ತಿಮ್ಮೇಗೌಡರವರು ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಆಫೀಸಿನ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ಕಟ್ಟಡದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ, ವಾಹನದ ಮಾಲೀಕರು ಗೋದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಕೂಡುವುದಕ್ಕೂ ಸ್ಥಳ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂಥಾ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ನಮ್ಮ ಮಂಡ್ಯ ಮತ್ತು ಹಾಸನ ಇನ್ನು ಮುಂತಾದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಮತ್ತೆ ಕಳೆದ ವರ್ಷದ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವ ಹಾಗೆ ಕೆಲವನ್ನೂ ಇನ್ನೂ ಕಾರ್ಯ ತತ್ವ ತಂದಿಲ್ಲ. ಏತಕ್ಕಿಂದರೆ ಕಳೆದ ವರ್ಷದ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಯಶವಂತಪುರ

ದಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಕ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಈ ವರ್ಷದ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಏತಕ್ಕಿಂದರೆ ಇದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಅಡೆತಡೆಯೇಂಟಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಮೊದಲು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ವಾಹನದ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಎಲ್ಲಾ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಆದರೆ ಯಾವುದೇ ನಗರದಲ್ಲಿ ಲಾರಿ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಅವರು ರೀಜನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕೇಳಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅವರನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಅವರು ನಿಮ್ಮ ಮನೆಗಳ ಮುಂದೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿಕೊಳ್ಳಿ ಅದಕ್ಕೆ ನಾವು ಜಾಗವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಲಾರಿ ಮಾಲೀಕ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಟ್ರಾಕ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದರೂ ಕೂಡ ಅವನಿಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ವಾಹನಗಳಿಗೂ ಕೂಡ ಇನ್ನು ರೆನ್ಸ್ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಾರವನ್ನು ತಾವು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಪಾಲಿಸಿ ನಂಬರ್ ಮತ್ತು ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಮಾಡಿಸಿರುವ ಕಂಪನಿಯ ಹೆಸರು ಅದರ ವಿವರವೆಲ್ಲಾ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರ ಹತ್ತಿರ ಇರಬೇಕು ಮತ್ತು ಆರ್. ಟಿ. ಓ. ಅಫೀಸ್ ನಲ್ಲಿ ಕೇಳಿದಾಗ ಕೂಡಲೇ ಸಿಗುವ ಹಾಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿರಬೇಕು. ಅತಕ್ಕಿಂದರೆ ನನ್ನ ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ಒಂದು ಅನುಭವವನ್ನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರೊಬ್ಬರು ಲಾರಿ ಮಾಲೀಕರಿದ್ದಾರೆ ಅವರ ಲಾರಿ ಆಕಿಡೆಂಡ್ ಆದಾಗ ಇನ್‌ಶೂರೆನ್ಸ್ ಕಣವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕಾದರೆ ಅಷ್ಟಿಷ್ಟಲ್ಲದ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಅನುಭವಿಸಿದರು. ಮತ್ತೊಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನು ತಮಗೆ ಕೊಡುವುದಾದರೆ ಜನತಾ ಆಕಿಡೆಂಟ್ ಪಾಲಿಸಿ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ಅದನ್ನು ಡೈವರ್ಸ್‌ಗೆ ಮಾತ್ರ ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ಅದೇ ರೀತಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಕ್ಲೀನರ್‌ಗಳಿಗೂ ಮಾಡಿದೆ ಅವರಿಗೂ ಅದರಿಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಕೇವಲ ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಲಾರಿ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಸಂಪನ್ನು ಹೂಡಿದರು ಆಗ ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು ಆಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಟ್ಟು ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಪರಿಷ್ಕರಣೆ ಮಾಡುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿದ್ದರು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಸಮಿತಿಯನ್ನು ಸಹ ನೇಮಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಆ ಒಂದು ಆಶ್ವಾಸನೆಯ ಮೇಲೆ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರು ತಮ್ಮ ಒಂದು ಸಂಪನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಏನು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗಲಿಲ್ಲ. ತೆರಿಗೆ ದರವನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡುವಾಗ ನೆರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ನೋಡಿ ನಿಗದಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಲ್ಲಿ ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಯಾವುದೇ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರವನ್ನು ನಾವು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಇದು ಸತ್ಯಕ್ಕಿಂತ ದೂರವಾದುದು. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಮೈಸೂರು ಬೆಂಗಳೂರು ರೋಡಿನಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ಪೊಲೀಸ್ ಸ್ಟೇಷನ್ನಿನ ಮುಂಭಾಗದಲ್ಲಿಯೇ ಬರುತ್ತವೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿಸತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಒಡೆತದ ಸಂಖ್ಯೆ ದಿನೇ ದಿನೇ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಕಡಿಮೆ ಏನೂ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದುದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅದಷ್ಟು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಸೂಕ್ತವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಇನ್‌ಸೆಕ್ಯೂರಿಂಗ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ನೀತಿ ಇರಬೇಕು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಫ್ಲೈಯಿಂಗ್ ಸ್ಟಾಂಡ್ ಇರಬೇಕೆಂದು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಅಧಿವೇಶನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಪೊಲೀಸಿನವರು ಅಕಸ್ಮಾತ್ ವಾಹನಗಳವರು ಟೀಕರ್ ರೂಢಿ ತಪ್ಪಿ ನಡೆದರೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಇರಬೇಕು ಮಿಕ್ಕ ಕೆಲಸವನ್ನು ಈ ಸ್ಟಾಪ್‌ನವರು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಆರ್. ಟಿ. ಓ. ಅಫೀಸಿಯಲ್ಸ್ ಮಾಡುವಂಥಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ಜನ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅವರ ಅನಿಸಿಕೆಗೂ ನನ್ನ ಅನಿಸಿಕೆಗೂ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಅದರೂ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಬಿ. ಮೈಕಲ್ ಫರ್ನಾಂಡೀಸ್‌ರವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ನಿಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಪಂಕ್ತಿಯಾಲಿಟಿ ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ. ೬ ಗಂಟೆಗೆ ಬರುವ ಬಸ್ಸು ೯-೧೦ ಗಂಟೆಯಾದರೂ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದ್ದಕ್ಕಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮುನ್ನೂಚನೆ ಕೊಡದೇ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್ ಮಾಡಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಅದುದರಿಂದ ಪಂಕ್ತಿಯಾಲಿಟಿ

ಬರಲಾನೀವು ಮತ್ತು ನಿಮ್ಮ ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸರ್‌ಪ್ರೈಜ್ ವಿಜಿಟ್‌ನ್ನು ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿರಬೇಕು ಮತ್ತು ವರ್ಕ್‌ಶಾಪ್‌ಗೂ ಸರಪ್ರೈಜ್ ಕೊಡುತ್ತಿರಬೇಕು ಆಗ ನಿಮ್ಮ ಕೆಲಸಗಾರರು ಭಯಭೀತರಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನಾದರೂ ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೂರಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಅದರ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದೆವೆಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ನನ್ನ ಒಂದು ವೈಯಕ್ತಿಕ ಅನುಭವ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಮತ್ತು ಚೌಡಯ್ಯನವರು ಮಂಡ್ಯದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನಾನ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತೇವೆ. ಆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತಾಗ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಈ ಬಸ್ಸು ಬೆಂಗಳೂರು ತಲುಪುತ್ತದೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂದು ಚುಡಾಯಿಸುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಬಸ್ ಡಿಪೋ ಮಾನೇಜರ್‌ಗೆ ನಾವಿಬ್ಬರು ಬರೆದರೂ ಇನ್ನೂ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ನಿನ್ನೆ ಕೂಡ ಆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿರುವಾಗ ಅದು ಮಧ್ಯದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿ ಸುಮಾರು ಎರಡು ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉಂಟಾಯಿತು. ಶಾಸಕರ ಪಾಡೇ ಹೀಗಾದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರ ಗತಿ ಏನು? ಶಾಸಕರ ದೂರಗಳನ್ನು ಇಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಗಮನಿಸುವುದಾದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರ ದೂರಗಳನ್ನು ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಗಮನಿಸಿಯಾರು? ಇನ್ನು ಮುಂಚಿನೆನ್ನೆ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ವೈಪರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಹಾರ್ನ್ ಕಡೆ ಬಹಳ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುವಾಗ ಅವುಗಳಿಗೆ ವೈಪರ್ಸ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಹೀಗಾದರೆ ಸ್ಟೀರಿಂಗ್ ಓಡಿಸಿಕೊಂಡು ಡ್ರೈವರ್ ಹೇಗೆ ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡಬೇಕು ಡ್ರೈವರ್ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಬಸ್ಸು ಓಡುವುದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಈ ರೀತಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಇನ್ನು ಟೂಲ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಡಾ. ತಿಮ್ಮೇಗೌಡರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಸ್ಟ್ಯಾನ್‌ರ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಡೀಸಲ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಅನೇಕ ಉದಾಹರಣೆಗಳು ಇವೆ. ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ದೋಷಗಳ ಕಡೆಯಾದರೂ ಆದ್ಯ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಕೆಲವು ಕಡೆ ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಬರುವುದಿಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ತಾವು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು ಮೈಸೂರು ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮಂಡ್ಯಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರು ಇರುವುದರಿಂದ ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಬಹು ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತವೆ. ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ರೀಜನಲ್ ವರ್ಕ್‌ಶಾಪ್ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ನೂರಾರು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಬಾಡಿಗೆ ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಈಗ ಆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒಳ ಸಂಸ್ಥೆಗಳವರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮದೇ ಆದ ಸ್ವಂತ ರೀಜನಲ್ ವರ್ಕ್‌ಶಾಪ್‌ನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡಬಾರದು? ಈವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಕಟ್ಟತಕ್ಕ ಬಸ್ ಬಾಡಿಗೆ ಇನ್ನು ೬ ತಿಂಗಳು, ಕಳೆದರೆ ಹಳೆಯ ಬಸ್ಸು ಇದ್ದ ಹಾಗೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಟಿ.ಎ.ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಏನು ಬಾಡಿಗೆ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅವು ಕಂಡೀಷನ್ ನಲ್ಲಿವೆ. ಬಸ್ಸಿಗೆ ಬಾಡಿಗೆ ಕಟ್ಟಿಸುವಾಗ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕಟ್ಟುವವರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು, ಕಟ್ಟಿದ ೬ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಹಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಂತಾಗುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡುವ ಕಂಪನಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬಾರದು. ಉತ್ತಮ ಹೆಸರುಗಳ ಸಿರಿತಕ್ಕ ಸಂಪನಿಗಳಿಗೆ ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ಅನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರು, ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಬಹು ಜನರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಪ ಹಾರ್‌ಧನ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಪಾವತಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಗಂಗಣ್ಣನವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ, ಅವಘಾತಕ್ಕೀಡಾದವರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಧನ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರಲ್ಲದೆ ನಿನಗೂ ಕೂಡ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಜಾಗೃತ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿ ಅವಘಾತಕ್ಕೀಡಾದವರೆಲ್ಲರಿಗೂ ಪರಿಹಾರ ಧನವನ್ನು ದೊರಕಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ (ದಾವಣಗೆರೆ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷೀಯವರೇ, ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಬೇಡಿಕೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನಾಡಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಔ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿದ್ದಾರೆ. ಅವುಗಳಿಂದ ಏನು ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅವನ್ನು ತೆಗೆಯುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಾರ್ಯಾಗಾರಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿದ್ದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೆಟ್ಟು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಯಾವ ಉಪಯೋಗವೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಕಡೆಯೂ ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಲಾಭ ಇಲ್ಲ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದು

ದಾಗಲೀ, ಅಥವಾ ಅದನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿಯುವುದಾಗಲಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟೊಂದು ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಶೇಕಡ ೬೯ ಭಾಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ೩೧ ಭಾಗ ಮಾತ್ರ ಮಾಲೀಕರ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಪೂರ್ಣ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೆ ನಮ್ಮ ಜೊತೆಗೆ ಯಾರ ಪೈಪೋಟಿಯೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಪೈಪೋಟಿ ಇಲ್ಲದೆ ತಾವು ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆ ಮಿಂಡಿತವಾಗಿ ಇದರಲ್ಲಿ ಲುಕ್ಸಾನು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಲುಕ್ಸಾನು ಬರುತ್ತದ್ದೆಂದರೆ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಏನೋ ದೋಷ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ, ಅನೇಕ ಖಾಸಗೀ ಸಂಸ್ಥೆಗಳವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅವರೆಲ್ಲರೂ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಲಾಭವಾಗುವುದು ನಮಗೇಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಪೆಟ್ರೋಲ್, ಡೀಸೆಲ್, ಬಿಡಿಭಾಗಗಳು ಯಾವುದೂ ಕೂಡ ನಮಗಿಂತ ಅವರಿಗೇನು ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಗೆ ದೊರೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಿರುವಾಗ, ಅವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಲಾಭ ಗಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ನಾವು ಲುಕ್ಸಾನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏತಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ? ಅವರೇನು ಐ ಎ ಎಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲ ಅವರು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಂಡು ನಡೆಸಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಸುಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಐ ಎ ಎಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳು, ಬುದ್ಧಿವಂತರು ಎಲ್ಲರೂ ಸೇರಿ ಒಂದು ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕೋಟಿ ಲುಕ್ಸಾನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂದರೆ ಇದಕ್ಕಿಂತಲೂ ನಾಚಿಗೆಗೇಡಿನ ವಿಷಯ ಬರೆಯದಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ತಪ್ಪಲ್ಲ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಏತಕ್ಕೆ ಹೀಗಾಗುತ್ತದೆ? ನಾವೇನು ಬೇರೆಯವರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆದರದಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಯೇ? ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರು ನಮಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ದರ ಜಾಸ್ತಿಯೇ ಇದೆ. ಅನೇಕ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಅನುಭವಸ್ಥರು ಇದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತವೆಂಬುದನ್ನು ತಾವೂ ಕೂಡ ನೋಡಿರಬಹುದು. ಮಾನ್ಯ ಚಂದ್ರಶೇಖರ್‌ರವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ತೊಳೆ ದಿರುತ್ತಾರೆ, ಊದಬುತ್ತಿ ಹಚ್ಚಿರುತ್ತಾರೆ, ಒಳಗೆ ಹೋದರೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಸುವಾಸನೆ ಬರುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಜನ ಕೂಡ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕೂರುವುದಕ್ಕೆ ಸಂತೋಷಪಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟೊಂದು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿಲ್ಲ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದ್ದಾರೆ, ಏತಕ್ಕೆ ನೋಡುವುದಿಲ್ಲ? ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್‌ಗಳು ಇದ್ದಾರೆ, ಏತಕ್ಕೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ? ಕ್ಲೀನರ್, ಏತಕ್ಕೆ ತೊಳೆಯುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾಡುವವರು ಇಲ್ಲ. ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ಎಲ್ಲರದ್ದೂ ಒಂದಲ್ಲ ಒಂದು ರೀತಿಯ ತಪ್ಪಿರುತ್ತದೆ. ಒಬ್ಬರ ತಪ್ಪನ್ನು ಇನ್ನೊಬ್ಬರು ಎಳೆಸುವಾಗ ತಮ್ಮದೇ ತಪ್ಪಿರುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ತಪ್ಪು ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಇನ್ನೊಬ್ಬರಿಗೆ ಹೇಳಬಹುದು. ಆದರೆ ನನ್ನದೇ ತಪ್ಪಿರುವಾಗ ಇನ್ನೊಬ್ಬರಿಗೆ ಹೇಳುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೊಳೆಯದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಡಿಪೋದಿಂದ ಹೊರಗಡೆ ಬರುತ್ತವೆಂದು ಅನೇಕರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆಲ್ಲ ಕಾರಣ, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ ಎಂದರೆ ಅದನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮದೇನು ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಇಲ್ಲ. ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗ ಇದ್ದೂ ಕೆಲಸ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಅವರ ವೇಲೆ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬಾರದೆಂದು ಹೇಳಿಲ್ಲ. ತಾವು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರುವವರೆಲ್ಲರ ಮೇಲೂ ಒಂದಲ್ಲ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ೩ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ೯೬೭ ಜನರನ್ನು ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸ್ಟೇಟಿಂಗ್‌ಬುರು ಹೇಳಿದರು. ಅವರಿಗೆ ಲೆಕ್ಕ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೆ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಆ ರೀತಿ ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ೩ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ೨೨೩೩ ಜನರನ್ನು ತೆಗೆದಿದ್ದೀರಿ.

6-00 P.M.

೬,೨೨೨ ಜನರನ್ನು ಸಸ್ಪೆನ್‌ಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ, ೫,೭೪೭ ಜನರಿಗೆ ಪೈನ್ ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ, ೨೦,೩೧೬ ಜನರಿಗೆ ವಾರ್ನ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಇನ್ನಿತರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ೧೫,೫೩೭ ಪ್ರಕರಣಗಳಲ್ಲಿ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸೇರಿಸಿದರೆ ೫೯ ಸಾವಿರ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿದರೆ ನೀವು ಯಾರನ್ನು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲರ ಮೇಲೂ ಕೂಡ ಒಂದಲ್ಲ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಮೇಲೆ ಕೂಡ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸುಧಾರಿಸಲಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಕಾರಣ ಏನು? ಯಾರಮೇಲೂ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ, ಯಾರಿಗೂ ತೊಂದರೆ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ, ಯಾರನ್ನೂ ಕೆಲಸದಿಂದ ತೆಗೆದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಆದೂ ಅಲ್ಲದೆ ೧೫,೫೩೭ ಜನರ ಮೇಲೆ ಕೇಸ್ ಪೆಂಡಿಂಗ್ ಇದೆ. ನೀವು ದಬ್ಬಾಳಿಕೆಯಿಂದ ಕೆಲಸವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟರೆ ಅದು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಅವರಿಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಕೊರತೆ ಏನು ಎಂಬುದನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿದು ಅದನ್ನು ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟರೆ ಸಮಸ್ಯೆ ಪರಿಹಾರವಾಗುತ್ತದೆ; ಲಾಭ ಬರುತ್ತದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೂ ಇದರಿಂದ ಅನುಕೂಲ ವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಸುಮ್ಮನೆ ಹೊಡೆಯುವುದರಿಂದ, ಫೈನ್ ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಸರಿಯಾದ ಕ್ರಮವೂ ಅಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಜನರು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡದೇ ಮೋಸ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅವನು ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾನೆ ಎಂಬಭಾವನೆ ಎಲ್ಲರಲ್ಲಿಯೂ ಇದೆ. ಆದರೆ ಮೇಲಿನವರು ಮಾಡತಕ್ಕ ಅನ್ಯಾಯಗಳು ನಮ್ಮ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಅಥವಾ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಕಾಣತಕ್ಕ ವನು ಎಂದರೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ನ್ಯಾಯವಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ ಅವರ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಅಂಥವರನ್ನೂ ಸಸ್ಟೆನ್‌ಷನ್‌ನಲ್ಲಿಟ್ಟರೆ ಅವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ? ಮಾನ್ಯ ತಿಮ್ಮೇಗೌಡರು ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸಗಾರರ ಮೇಲೆ ನೀವು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಯಾರು ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿ ಹಣ ಕೊಟ್ಟು ಉಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆಯೋ ಅವನು ಉಳಿದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ. ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದವನ್ನು ಮನೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾನೆ. ಇಂಥ ಅನ್ಯಾಯಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕಂಡುಹಿಡಿದು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟರೆ ಖಂಡಿತ ತಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಈ ವರ್ಷ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಕೇವಲ ೪.೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಬಂಡವಾಳವಾಗಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಇದು ಯಾವ ಮೂಲಗೆ ? ಇದೇನೂ ಸಣ್ಣ ಸಂಸ್ಥೆಯೇ ? ಲಾಭ ಗಳಿಸದಿದ್ದರೂ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕ ಸಂಸ್ಥೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣ ಪಡೆದು ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು.

ಛೇರ್ಮನ್.—ನಿಮಗೆ ೧೦ ನಿಮಿಷ ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಇನ್ನೂ ಮೂರು ಜನ ಮಾತನಾಡುವ ವರಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ನನಗೆ ಇನ್ನೂ ೨೧ ನಿಮಿಷ ಕ್ಷಿಕೊಡಿ. ಎಲ್ಲರೂ ಅರ್ಧಅರ್ಧ ಗಂಟೆ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಭಾಸ್ಕರ ಶೆಟ್ಟಿ.—ಇಲ್ಲ, ಇಲ್ಲ, ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ.

ಛೇರ್ಮನ್.—ಎಲ್ಲರಿಗೂ ೧೦ ನಿಮಿಷ ಕೊಟ್ಟಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ಬೇಕಾದರೆ ರೆಕಾರ್ಡ್ ತೆಗೆದುನೋಡಿ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಭಾಸ್ಕರ ಶೆಟ್ಟಿ.—ಇವತ್ತೇ ಮುಗಿಸಬೇಕು, ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ .....

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ಅರ್ಧ ಗಂಟೆ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಈ ಮಾತನ್ನು ಎತಕ್ಕೆ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ ? ಶ್ರೀ ತಿಮ್ಮೇಗೌಡರು ಅರ್ಧ ಗಂಟೆ ಮಾತನಾಡಿದರು. ಆರ್. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲರು ೨೫ ನಿಮಿಷ ಮಾತನಾಡಿದರು. ನನಗೇತಕ್ಕೂ ಈ ರೀತಿ ಹೇಳುತ್ತೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್.—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಪಂಪಾಪತಿಯವರಿಗೆ ೨೦ ನಿಮಿಷ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಿ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್.—ಪಂಪಾಪತಿಯವರಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ರಾಮದೇವ್.—ನಾನು ಮಾತನಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಬರೆದುಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ನನ್ನ ಟೈಮನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಕೊಡಿ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್.—ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಒಂದು ಕಡಿಮೆಯಾಯಿತಲ್ಲ. ಭಾಸ್ಕರ ಶೆಟ್ಟರಿಗೆ ಹೇಳಿ, ಅವರ ಕಡೆ ಕೆಲವರು ಮಾತನಾಡುವುದು ಬೇಡ ಎಂದು.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ಹೊರಗಡೆ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಇಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಒಂದು ರೀತಿ ಮನವಾಸವಿ ಇದೆ. ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಯಾರೂ ಕೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಹೊಸದಾಗಿ ನಾವು ಮಾತನಾಡಿದರೆ ಎಲ್ಲರೂ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಛೇರ್ಮನ್.—ಮಾತನಾಡಿ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಹೆಚ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸ್.—ಸ್ವಲ್ಪ ಟಾಪ್ ಗೇರ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ಟಾಪ್ ಗೇರ್ ಹಾಕಿದರೆ ಯಾರಿಗೂ ಕೇಳಿಸುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಕೆ. ತಕ್ಕೇದ್.—ಥರ್ಡ್ ಗೇರ್ ಹಾಕಿ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ಟೈರ್‌ಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ. ಬೇರೆ ಕಡೆಯಿಂದ ಟೈರ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಂಡು ಆ ಕಂಪೆನಿಯವರಿಗೆ ಲಾಭ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುವ ಬದಲು ನೀವೇ ಟೈರ್ ಕಂಪೆನಿ ಮಾಡಿದರೆ ಸಾವಿರಾರು ಜನರಿಗೆ ಕೆಲಸ ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಬಿಡಿಭಾಗಗಳನ್ನು ಬೇರೆಯವರಿಂದ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವ ಬದಲು ನೀವೇ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡತಕ್ಕ ಕೈಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿ. ಅದು ಏತಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ? ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಕಂಪಿಷನ್ ಕೊಟ್ಟು ಏಜೆಂಟರನ್ನು ನೇಮಿಸಿ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವುದರಿಂದ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಬೇರೆ ಕಡೆಯಿಂದ ಕೊಳ್ಳುವ ಬದಲು ನಮ್ಮಲ್ಲೇ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡುವಂಥ ಕಾರ್ಖಾನೆಯನ್ನು ಮತ್ತು ಟೈರ್ ತಯಾರು ಮಾಡುವಂಥ ಕಾರ್ಖಾನೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಐದಾರು ಸಾವಿರ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಸಾವಿರಾರು ಟೈರುಗಳು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಇಲ್ಲೇ ತಯಾರು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕೈಗಾರಿಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ತೊಂದರೆ ಇದೆ? ಆರೀತಿ ಮಾಡಿ ಅದನ್ನು ಖರ್ಚನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಲ್ಲದೆ, ಹೆಚ್ಚು ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯವರು ರಸ್ತೆ ತೆಗೆಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಅದು ತಮ್ಮ ಕಡೆಯೇ ಹಣ್ಣಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸುವ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಿಗೆ ಹಣ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ತಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯಿಂದಲೇ ರಸ್ತೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ. ಅನೇಕ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂಥ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿದರೆ ಬಸ್ಸಿನ ಟೈರುಗಳು, ಸ್ಪ್ರಿಂಗ್‌ಗಳು ಹಾಳಾಗುವುದಲ್ಲದೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗುತ್ತದೆ ಆದ್ದರಿಂದ ತಾವು ರಸ್ತೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಬ್ರೇಕ್ ಡೌನ್ ಆಗಿರುತ್ತದೆ, ಟೈರುಗಳು ಸವೆದುಹೋಗಿರುತ್ತದೆ. ಅಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ನಡೆಸಲು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಟೈರ್ ಸರಿಯಿಲ್ಲ, ಬ್ರೇಕ್ ಸರಿಯಿಲ್ಲ ಬದಲಾಯಿಸಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಹೇಳಿದರೆ ಅದನ್ನು ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಎರಡು ಮೂರು ದಿವಸದ ಹಿಂದೆ ಬಸ್ ಅಫಫಾತವಾಯಿತು. ಕಾರಣ ಅದರ ಟೈರ್ ಸರಿಯಿಲ್ಲದೇ ಇದ್ದುದು. ಈ ಬಸ್‌ನ ಟೈರ್ ಸವೆದುಹೋಗಿದೆ, ಸರಿಯಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಈ ಬಸ್ಸನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಡ್ರೈವರ್ ಹೇಳಿದರೂ ಅದೇ ಬಸ್ಸನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗು ಎಂದು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಯಾರು ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ ದಾಡ್ಡು ಕೊಟ್ಟರೆ ಮಾತ್ರ ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್ಸನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಎಂಬ ಪ್ರತೀತಿ ಇದೆ. ಅದು ಸರಿಯೋ ತಪ್ಪೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ. ಡಿಪೋನಿಂದ ಬಸ್ಸನ್ನು ಹೊರಗಡೆ ಬಿಡುವಾಗ ಅದು ಒಳ್ಳೆಯ ಸ್ಥಿತಿ ಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಡ್ರೈವರ್‌ಗೆ ತೃಪ್ತಿಯಾಗಬೇಕು. ಅದು ಸರಿಯಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಡ್ರೈವರ್ ಹತ್ತುವಾಗಲೇ ಹೆದರಿಕೊಂಡು ಬಸ್ ಹತ್ತುತ್ತಾನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆತ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಬಸ್ ಕಟ್ಟು ಟೈರ್ ಪಂಕ್ಚರ್ ಆಗಿ ಮರಕ್ಕೂ ಯಾವುದಕ್ಕೂ ಹೊಡೆಯುತ್ತದೆ, ಅಫಫಾತವಾಗುತ್ತದೆ. ನಂತರ ನೀವು ಪರಿಹಾರ ಕೊಡುತ್ತೀರಿ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದು ಒಂದು ರೀತಿಯ ಹೊರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ರೀತಿ ಆಗದಂತೆ ತಡೆಯಲು ಮಂಜುಗಾರಗೂಕೆ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸಾಮಾನ್ಯ ಡ್ರೈವರ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಸರಿಯಿಲ್ಲ ಅಥವಾ ಅವರೇ ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ನಷ್ಟ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಸತ್ಯಕ್ಕೆ ದೂರವಾದ ಮಾತು ಆಡಳಿತವನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕ ಕೆಲವು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅವರು ಉಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಬೇರೆಯವರ ಮೇಲೆ ಆಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಬಿಗಿಯಾದ ಆಡಳಿತವನ್ನು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಯಾರೂ ಅಡ್ಡಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೇ ಹೊರತು ಬೇರೆ ಯಾವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಪರಿಹಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.



ನನ್ನ ದಾವಣಗೆರೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಖರೀದಿ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಬಸ್ ದಿಪೋ ಕೂಡಾ ಅಲ್ಲಿ ಆಗಿದ್ದು, ಜಾಗ್ರತೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹರಿಹರದಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಊರುಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಹಳೇ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಹಿರಿಯೂರು, ಶಿರಾ, ತುಮಕೂರು ಕಡೆ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್ ಇದೆ ?

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತ.—ಬಾಂಬೆಯವರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದು.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನವರೇ ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದು. ದಾವಣಗೆರೆ ಎರಡೂವರೆ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿರುವ ಮಹಾ ನಗರ. ಇಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟಿಸಲು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಿ ಮಾಡಿಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ. ಈ ನಗರದ ಎರಡೂವರೆ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಜಾಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕೇವಲ 2 ಬಸ್ ಸಾಕೇ ? ಇದು ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯ. ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಈ ನಗರದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯಾಕ್ಷೇತ್ರ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ, ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿವೆ. ಇದು ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ನಗರಕ್ಕೆ ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಈ ನಗರದ ಸುಮಾರು ೧೦ ಮೈಲಿ ಸುತ್ತ ಸರ್ವಿಸ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೂಡಲೇ ಆಗಬೇಕು. ತಮ್ಮದೇ ಸರ್ಕಾರ ಇದೆ, ತಾವು ಒಂದು ಆಜ್ಞೆ ಹೊರಡಿಸಿದರೆ ಆ ಪ್ರಕಾರ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ದಿನ ೧೦ ಮೈಲಿ ಸುತ್ತಳತೆಯಲ್ಲಿ ತಾವು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿದರೆ ನಿಮಗೆ ಲುಕ್ಕಾನು ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಕೊಡಬಲ್ಲೆ. ಆದುದರಿಂದ ೧೦ ಮೈಲಿ ಸುತ್ತಳತೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್ ಓಡಿಸಿ ಕೂಡಲೇ ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಮಾಖ್ರಿ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ಅಡ್ಡಗಿಲ್ಲಾ ಸಮಾರಂಭವನ್ನು ಮಾಡಿಸಬೇಕು. ಸುಮ್ಮನೆ ಕಾಲ ವಿನಾಶ ಮಾಡಲೇ ಕೂಡಲೇ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ತಾವು ತಮ್ಮ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಮಗಳ ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತಾ :—

“ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುವುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರ ಸ್ವಾಮ್ಯದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಅಪಾರ ನಷ್ಟ ಸಂಭವಿಸುವುದರಿಂದ ಖಾಸಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರ ಮೇಲೆ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾದ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ವಿಶೇಷ ಪರಿವಾನೆ ನೀಡುವುದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಪ್ರವಾಸಿ ಅವಿನಿ ಬಸ್‌ನ ಹೊರತು ಮಿಕ್ಕ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ವಾಹನಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ.”

ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಯಾವ ರಸ್ತೆ ಸಾಮಿ ? ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಎಂದರೆ ಯಾವುದು ಸಾಮಿ ? ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಯಾಕೆ ಅವುಗಳನ್ನು ತಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಆಗಲಿಲ್ಲ ? ನನಗೇನೋ ಇದು ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ತಾವು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವಾಗ ಈ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸುತ್ತೀರೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಹೋಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಿ ವಾಹನಗಳಿಗೆ .....

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತ.—ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ನವರು....

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾಪತಿ.—ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಲಾಟಿ ಹೊಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ನಿಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ. ಬೇರೆಯವರ ಸರ್ಕಾರವಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವವರು ನಾವು. ಆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಅವರು ಬಸ್ ಓಡಿಸಿ ಲಾಭ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಯಾವ ನ್ಯಾಯ ? ಇದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಬೇರೆ ಏನಾದರೂ ಯೋಜನೆ ಮಾಡಿ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಬೇಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ, ಕೊಡುವುದಾದರೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಕೇಳಿ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ನಮಗೂ ಪಾಲು ಕೊಡಿ. ರಾಜ್ಯದ ಹಣವನ್ನು ಹಾಳು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬೇರೆಯವರು ಬಂದು ದುಡಿದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಬೇರೆ ಏನಾದರೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಮೇಲೆ ಏನು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ ಅದನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ. ಹಾಗೂ ಎಷ್ಟೋ ಕೆಸಿಗಳನ್ನು ಪೆಂಡಿಂಗ್ ಇಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಇವನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ತೊಂದರೆ ಕೊಡದೆ ಕೆಸಿ



ಗಳನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸಿ. ಅವರನ್ನು ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ತೊಂದರೆ ಬಗೆಹರಿಯುವುದಿಲ್ಲ, ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ತಿಳುವಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟು ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಬಡ್ತಿ ಕೊಡುವುದು ಮತ್ತು ಬಹುವಾನ ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಡ್ರೈವರ್ಸ್‌ಗೆ ಸಂಬಳದ ಜೊತೆ ಕಮಿಷನ್ ಕೊಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅದು ಸರಿಯಾಗಿ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ ಇವರಿಗೆ ಬರುವ ಸಂಬಳ ಸಾಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣ ಬರುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಯಾರು ಹೆಚ್ಚು ಕಲಕ್ಷನ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಕಮಿಷನ್ ಸಿಗುತ್ತದೆಂದರೆ, ಖಂಡಿತಾ ಅವರು ಕಮಿಷನ್ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲಾದರೂ ಹೆಚ್ಚು ಮುತುವರ್ಜಿಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆಗ ಲುಕ್ಸನ್ನು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿ ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬೆಕಿನಾಳ್‌ಕರ್ (ಸಿಂದಗಿ).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಬೇಡಿಕೆ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗದೇ ಮೂರು-ನಾಲ್ಕು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ನಾನು ಕೊಡಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇದುವರೆಗೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲೂ ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೂ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಸಹಾ ಬಹಳ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆನ್ನುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಒಳ್ಳೆಯ ದಕ್ಷ ಆಡಳಿತ ಸಾಧಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಒಂದು ಇಲಾಖೆ ಸುಧಾರಣಾ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷದ ಹಿಂದೆ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿದ್ದ ಪಿಲ್ವರೇಜ್ ಕೂಡಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಬಸ್‌ಗಳು ಸರಿಯಾದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇವು ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ಸಾಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಹಾಗೂ ಮ್ಯೆಕ್ಯಾನಿಕಲ್ ಸ್ಟ್ಯಾಫ್ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಬಸ್ ರಿಪೇರಿಯಾಗಿ, ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬರದಿದ್ದರೆ, ಸರಿಯಾದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಹೊರಡುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಒಂದು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಹೇಗೆ ನೇಮಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಹಾಗೇ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ನೇಮಕ ಮಾಡಿ ಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇವರನ್ನು ನೇಮಕ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದರೆ, ಬಸ್‌ಗಳು ರಿಪೇರಿ ಹೊಂದಿ ಸರಿಯಾದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೊರಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ವಿಂಡೋ ಬುಕಿಂಗ್‌ನಿಂದಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬೇಗ ಟಿಕೆಟ್ ಸಿಗುವುದರಿಂದ, ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಪಿಲ್ವರೇಜ್ ಕೂಡಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಇನ್ನು ಡಾಪ್ಲಿಕೇಟ್ ಟಿಕೆಟ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿವೆ ಎಂದು ಕೇಳಿಬರುತ್ತಿದೆ. ಇವನ್ನು ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆನ್ನುವ ವಿಷಯ ನಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ.

ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಆ ಮಾತನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿ ಪರೀಕ್ಷಿಸಿ ಆಗದಹಾಗೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆ ಎಂದು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಈ ಇಲಾಖೆ ಇದ್ದು, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟತಕ್ಕ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಂದ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು. ಬರೀ ರಿಪೇರಿ ಕೆಲಸಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಇಷ್ಟೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಇಲಾಖೆಯು ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆಯೆ. ಮತ್ರೆ ಸಿಮೆಂಟ್ ಅಥವಾ ಇರತಕ್ಕ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಣದ ದರ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುವಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಬೀಮುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಭವ್ಯವಾದಂತ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಹಣ ವನ್ನು ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಟೆಂಪೊರರಿಯಾಗಿ ಷೆಡ್ಡುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಟೆಂಪೊರರಿಯಾಗಿ ಷೆಡ್ ಹಾಕಿ ಅಂದಮಾಗಿಯೇ ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಯೂ ಕೂಡ ಕಟ್ಟುವಂತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದರೆ ಸಾಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮಳೆ ಗಾಳಿ ಬಿಸಿರಿಗೆ ತಡೆಯುವಂತ ಷೆಡ್ಡುಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ದಾವಣಗೆರೆ ಹಾಗೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಂತ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಗೆಸ್ಟ್‌ಹೌಸ್ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಆದರೆ, ತಾಲ್ಲೂಕು ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಭವ್ಯವಾದಂಥ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಷೆಡ್ಡುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಇತರ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು

ನೇಮಕಾತಿ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್, ರೀಜನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಹಾಗೂ ಡಿಪ್ಯೂ ಮ್ಯಾನೇಜರುಗಳಿಗೆ ನೇಮಕಾತಿ ಮಾಡುವ ಅಧಿಕಾರ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಈಗ ಇರತಕ್ಕ ಪದ್ಧತಿಯಲ್ಲಿ ದುಡ್ಡಿನ ವ್ಯವಹಾರಗಳು ನಡೆಯುತ್ತದೆಂದು ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎಲ್ಲರ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಇದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ತಿರುಗಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅರ್ಧಭಾಗದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇರುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್ಸಿನ ತುಂಬ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಿನಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ದೂರ ದೂರದ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹಾಕುವಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಚೆಪ್ಪು ಮಾಡುವಂತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅವಶ್ಯಕವಾದಂತ ಸಲಕರಣೆಗಳು ಕೂಡ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ದೂರ ದೂರದ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹಾಕುವಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಡ್ರೈವರ್, ಕಂ ಪೇಕಾನಿಕ್ಸ್ ಹುಡುಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಿ ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ರೀತಿ ನೇಮಕ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಮಾರ್ಗದ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೆಟ್ಟುಹೋದರೆ, ಕೂಡಲೇ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗದಂತೆ ಊರುಗಳಿಗೆ ತಲುಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ, ಅಲ್ಲದೆ ತಾಸುಗಟ್ಟಲೆ ಮಾರ್ಗದ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದನ್ನು ಕೂಡ ತಪ್ಪಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಸ್ವಾಮಿ ನನ್ನ ಮತ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ದೇವರ ಹಿಪ್ಪರಗಿ ಎನ್ನುವ ಗ್ರಾಮ ಇದೆ. ಗ್ರಾಮದ ಸುತ್ತ ೨½ ಮೈಲಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಡಿಪೋ ಇಲ್ಲ. ಅಂತರಜಿಲ್ಲಾ ಮತ್ತು ಅಂತರರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ನೂರಾರು ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಂದು ಹೋಗುವಂತ ಸ್ಥಳ ಇಲ್ಲಿ ಒಂದು ಡಿಪೋ ಮಾಡುವಂಥ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಬಹಳ ಇದೆ. ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬೇಕಾಗುವಷ್ಟು ಜಾಗ ಕೂಡ ಇದೆ. ದಯವಿಟ್ಟು ದೇವರ ಹಿಪ್ಪರಗಿ ಒಂದು ಡಿಪೋವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಕೂಡಲೇ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲೇ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿ, ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್.ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ (ಹೊಳೆನರಸೀಪುರ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲ ವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಬೇಡಿಕೆ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡತಕ್ಕ ಇಚ್ಛೆ ಕೂಡ ನನಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಕೂಡ ಬಂದೆರಡು ಘಟನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಸಭೆಯ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

(ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಪೀಠವನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿದರು)

ಸ್ವಾಮಿ, ನೂರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹೂಡಿದಂತಕ್ಕಂಥ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಆದರ ಆಡಳಿತ ಮಂಡಳಿಯಲ್ಲಿ ೯ ಜನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ೧೧ ಜನ ಖಾಸಗಿಯವರ ಇರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ೧೧ ಜನ ಖಾಸಗೀ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಭರ್ತಿ ಮಾಡಿರುವುದು ಭಾವಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ೧೧ ಜನ ಖಾಸಗಿ ಸದಸ್ಯರುಗಳನ್ನು ಭರ್ತಿ ಮಾಡದೇ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಸದಸ್ಯರು ಆಡಳಿತ ಮಂಡಳಿಯ ದೈನಂದಿನ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ಕೈಹಾಕುವುದರ ಮುಖಾಂತರ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಹಾಕತಕ್ಕಂಥ ನಷ್ಟವನ್ನು ಸಂದೂಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಾರದಂ ಖಾಸಗಿಯವರನ್ನು ದೂರ ಇಟ್ಟು ಅಧಿಕಾರವರ್ಗದ ೯ ಜನರನ್ನು ಆಡಳಿತ ಮಂಡಳಿಯಲ್ಲಿ ಹಾಕಿ ಆಗುವಂತ ನಷ್ಟವನ್ನು ಸಂದೂಗಿಸಿಕೊಂಡು, ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಭಾವಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇರತಕ್ಕಂಥ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಗೌರವ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿಯ ಚೀಫ್‌ಮೇನೇಜರ್, ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ರವರ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತನದ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಬೇಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರಾಜ್ಯದ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ೨೦ ವರ್ಷಗಳ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಅದಕ್ಕೆ ೧೦ ವರ್ಷಗಳ ಒಂದೆ ಅಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿಯೂ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದಂತ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ಫೇರ್ಲೈನ್ ಬಗ್ಗೆ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಬಗ್ಗೆ ಹಾಗೂ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾನ್ಯಾಯವ ರೀತಿಯ ಆರೋಪಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಹುಶಃ ನಿಷ್ಠೆಯಿಂದ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಕಳೆದ ಸಾರಿ ಲುಕ್ಕಾನು ಆಗಿದೆ. ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿಕೊಂಡಾಗ ನಮ್ಮ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮ ಎಂದು ಹೇಳಿ. ನಮ್ಮ ಭಜವನ್ನು ತಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವಂತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಡ ಬಹುದು. ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಹೊಸ ವಾಹನಗಳನ್ನು

ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಆರ್ಮುಂಗಂವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಮಿತಿಯನ್ನು ಕೂಡ ನೇಮಕ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನನ್ನನ್ನೇ ಆ ಸಮಿತಿಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷನನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿ, ಆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದರು. ನಾನು ತಮಗೆ ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಯವರಿಗೆ ಪತ್ರ ಬರೆದು, ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಈ ಸದನದ ಸಮಿತಿಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಪತ್ರ ಬರೆದು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಸಮಿತಿಯ ವರದಿ ಬಂದಮೇಲೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡೋಣ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಐ.ಎ.ಎಸ್. ಮತ್ತು ಐ.ಪಿ.ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಎಲ್ಲ ರೀತಿಯಿಂದಲೂ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು, ಆ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಯಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅದರ ವಾದವಿವಾದಕ್ಕೆ ನಾನು ಈಗ ಇಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ನೇಮಕಾತಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಮಾತ್ರ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಸ್ವಾಮಿ, ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಅವರು ಕೊಟ್ಟಂತಹ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಒಂದು ಚೀಫ್ ಪರ್ಸನಲ್ ಹುದ್ದೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಟ್ಟಿತು. ಹೆಡ್ ಆಫ್ ದಿ ಡಿವಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರು ೯-೪-೮೦ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಣಯ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು ಸರ್ಕಾರ ೧೦-೫-೮೦ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಮಂಜೂರಾತಿ ಕೊಟ್ಟಿತು. ಇದಾದಮೇಲೆ ನೇಮಕಾತಿ ನೀತಿ ಮಗನನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿಸಿ ಅಂಡರ್ ಸೆಕ್ಷನ್ ಲಿಖಿಟ್ ೧೯೫೦ರ ಪ್ರಕಾರ ೨೨-೫-೮೦ರಲ್ಲಿ ಪತ್ರ ಬರೆದರು. ತಮ್ಮ ಮಂಜೂರಾತಿ ದೊರೆಯಿತು. ೩೦-೧೨-೮೦ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಣೆ ಮಾಡಿದರು. ಇದಾದಮೇಲೆ ಸೆಲೆಕ್ಷನ್ ಕಮಿಟಿ, ಸ್ಪೀನಿಂಗ್ ಕಮಿಟಿ ಸೇರಿತು. ೨೮ ಜನ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗಳು ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ಹಾಕಿದರು, ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕರೆಯಲಿಕ್ಕೆ ನಿರ್ಣಯ ಮಾಡಿದರು. ಟೆಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಜನರನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿದರು. ಇದಾದಮೇಲೆ ಮೂರು ಜನರೂ ಕೂಡ ಕ್ಯಾಲಿಫೋರ್ನಿಯಾ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗಳಲ್ಲವೆಂದು ಚೀಫ್‌ನವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಿ ಮತ್ತೆ ಹುದ್ದೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಕಟಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

೬-೩೦ ಪಿ. ಎಂ.

ಅಲ್ಲಿ ರೀ ಆಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಗಿಲ್ಲ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮಂಥ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳು ಪ್ರವೇಶ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಈ ಸದನಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರ ಇದೆಯೇ, ಇಲ್ಲವೇ ತೀರ್ಪು ಆಗಬೇಕು, ಹುದ್ದೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ರದ್ದತಿ ಕೇವಲ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮರ್ಜಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದೆಯೇ ಈ ಸದನಕ್ಕೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ರೆಕ್ಯೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತಾ ಕ್ಯಾಸ್ ಒನ್, ಕ್ಯಾಸ್ ಟು ಜೂನಿಯರ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಇವರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಈ ಸದನಕ್ಕೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ವರದಿ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಇದೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಪೇಜ್ ೧೦ ಇದರಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಸ್ ಒನ್ ಅಂಡ್ ಟು ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ, ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ನಾವು ಇಂಥ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವೇಶ ಮಾಡಿದಾಗ ಅದು ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪ ಅಂಥ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುವುದಾದರೆ ಬಹುಶಃ ಈ ಜನತಂತ್ರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟು ಮೀರಿ ಹೋಗಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ, ಈ ಹುದ್ದೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಹುದ್ದೆಗಳಿಗೆ ಅರ್ಜಿಗಳನ್ನು ಸ್ವೀಕಾರ ಮಾಡಿದ್ದು, ಅಬಾಲಿಷ್ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಈ ಸದನದ ನಾಲ್ಕು ಜನ ಸದಸ್ಯರು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಅರ್ಜಿ ಬರೆದದ್ದು ಒಬ್ಬ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಸದಸ್ಯರು ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟವರಿಗೆ ಮಿನ್‌ ಕಳುಹಿಸಿರತಕ್ಕದ್ದು ಒಬ್ಬ ಪಾರ್ಟಿಮೆಂಟ್ ಮೆಂಬರ್ ಮಿನ್‌ ಕಳುಹಿಸಿರತಕ್ಕದ್ದು ಯಾವ ಒಬ್ಬ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿ ಈ ರಾಜ್ಯದ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಆಡಿನಲ್ಲಿ ಸೆಕ್ರೆಟರಿಯವರು ಏನಿದ್ದಾರೆ ಅವರ ಬಳಿ ನಡೆದ ಸಂಭಾಷಣೆಯನ್ನು ನಾನು ಇಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾವ್ ಜೀವರಾಜ್ ಆಳ್ವ ಅವರು ಹೇಳಿದ ಮಾತಿನ ಮೇಲೆ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಆಸ್ಪೀಟವಾಯಿತು, ಆದ್ದರಿಂದ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ತಾವು ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆದು ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಎಲ್ಲಾ ದಾಖಲಾತಿಗಳನ್ನು ಇಡಬೇಕು, ಇದೇನು ಕಾನ್ಫಿಡೆನ್ಷಿಯಲ್ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್ ಅಲ್ಲ ದೇಶದ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದ್ದು ಅಲ್ಲ, ಆದ್ದರಿಂದ, ಈ ಸದನದ ಮುಂದೆ ಎಲ್ಲಾ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಇಡಬೇಕು. ಇದರಲ್ಲಿ ಅನ್ಯಾಯ ನಡೆದಿದೆಯೇ, ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ನಡೆದಿದೆಯೇ, ಇವೆಲ್ಲವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನಸಿಕವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಮೆಂಟಲ್ ಕರೆಪ್‌ಷನ್ ಬಂದರೂ ವಾದ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಈ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಯಾರ ಮೇಲೆ ಆರೋಪಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಎಲ್ಲಾ ದಾಖಲಾತಿಗಳನ್ನು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟರೆ ಅಂತಿಮ ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬರಲಿಕ್ಕೆ

ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಕಾನೂನು ಚೌಕಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಯೋಗ್ಯ ಅಲ್ಲ ಅಂಥ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ತಾವು ಆದೇಶ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಡೆದಿರತಕ್ಕ ಅವ್ಯವಹಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆಯಾಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾವ ಅಧಿಕಾರಿಯೇ ಆಗಲಿ ಎಷ್ಟೇ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇದ್ದರೂ ಮಾಡಿರತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳದೇ ಮೇಲುಗೈ ೨೨ನೇ ಜನ ಸದಸ್ಯರು ಯಾವುದೇ ಅಮಿಷಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆ ಈ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಈ ರೀತಿಯ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸಲಿಕ್ಕೆ ಬಿಡಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಎಲ್ಲಾ ದಾಖಲಾತಿಗಳನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಡಾಕ್ಟರ್ ತಿಮ್ಮೇಗೌಡರು ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾವ ಮಾಡಿದರು. ನಾನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿ ಮಾಡಿದೆ, ಆತ ಯಾರೋ ಬ್ಯಾಕ್‌ವರ್ಡ್ ಜಾತಿ ಅಂಥ ಹೇಳಿದರು, ಒಬ್ಬ ರಾಮಣ್ಣ ಅಂಥ ಪೊಬೇಷನರ್ Ramanna came to me this morning at 9.30 A. M, He was weeping. My heart moved. I have never seen this type of injustice by the officer and I cannot tolerate it. what ever may be the integrity of the officer or what ever may be the efficiency of the officer. I am not going to tolerate this. There must be humanitarian consideration on the part of the officers. They cannot behave like this. This poor chap is now wandering in the streets without food. He has passed B. E. (Mechanical) in the year 1974 and he appeared for a test for Class-II Assistant Mechanical Engineer post on 28-2-1981, in the K. S. R. T. C. He was selected and appointed. He was appointed in the Regional Workshop, Bangalore, for six months, as a Probationer. Then, he was transferred to Sirsi division. During his stay in Bangalore, he got a good confidential report and his services were satisfactory according to the officer who was in charge of the Bangalore Regional Workshop. ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ನಾನು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆತನನ್ನು ಶಿರಸಿಗೆ ವರ್ಗ ಮಾಡಿದಾಗ ಆತನ ತಾಯಿಗೆ ಮೇಜರ್ ಆಪರೇಷನ್ ಆಗಿದೆ. ಆದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್ಸ್ ನನ್ನ ಹತ್ತಿರ ಇದೆ. ಆತ ಹೋಗಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡಿದ್ದಾನೆ. ನಮ್ಮ ತಾಯಿಗೆ ೭೮ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಾಗಿದೆ. ಮೇಜರ್ ಆಪರೇಷನ್ ಆಗಿದೆ ನನಗೆ ದಯಮಾಡಿ ಹಳೇ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಭಾಗದಲ್ಲಾದರೂ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಕೊಡಿ ಅಂಥ ಕೇಳಿದ್ದಾನೆ. ಈತ ಒಬ್ಬನೇ ಮಗ. ಆ ಅಧಿಕಾರಿಗೆ ಕರುಣೆ ಬರಲಿಲ್ಲ ಆತನನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದರು ಆತ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ಸುಮಾರು ೮ ತಿಂಗಳು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದಾನೆ. ಆರು ಸಾರಿ ಲೀವ್ ಅಪ್ಪೇ ಮಾಡಿ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಓಡಿ ಬಂದಿದ್ದಾನೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯ ಭಾವದ ವ್ಯಕ್ತಿ ಮಿತಿಭಾಷಿ ಆತನಿಗೆ ಅನಾರೋಗ್ಯವಾದ ನಿಮಿತ್ತ ಸರ್ಕಾರಿ ಡಾಕ್ಟರಲ್ಲಿ ವಿಚಾರಿಸಿದ್ದಾನೆ, ಆಮೆರು ನಿನಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ನೀನು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ ಮೇಲೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಕೋಪರಿಯಾ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಇನ್‌ಪೇಷಂಟ್ ಆಗಿ ಟ್ರೀಟ್‌ಮೆಂಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾನೆ. ನಾನು ಎಲ್ಲಾ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ತಮಗೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಒಬ್ಬ ಹುಡುಗನನ್ನು ಅನುಸೂಚಿಬಲಿಷಿ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ವರ್ಡ್, ಆತನನ್ನು ಮನೆಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಮೆಮೋ ಕೊಡದೇ ಅವನಿಗೆ ಒಂದು ಅವಕಾಶ ಕೊಡದೇ, ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನಿಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ನಿಯಮಾವಳಿ ಪ್ರಕಾರ ನಂಬರ್ ೨೮೮, ದಿನಾಂಕ ೨-೮-೧೯೭೩ ರಲ್ಲಿ ಉದ್ಘಾಟಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಪೊಬೇಷನರ್ ಕೆಲಸ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಆಗದೇ ಇದ್ದರೆ ಒಂದು ವರ್ಷ ವಿಸ್ತರಣೆ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅನುಮತಿಸಿದೆ. Corporation can grants his probationary period for more than three years. ಅದೂ ಕೂಡ ಇದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ನೂನೈತೆ ಇದ್ದರೆ, ಸರಿ ಒಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮೆಮೋ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಇದೆ ಎಲ್ಲಾ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳಿಗೂ ರೂಲ್ಸ್ ಇದೆ.

ಸ್ವಾಮಿ, ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲದೆ ಅವನು ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಒಳರೋಗಿಯಾಗಿ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ಪಡೆಯತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ they have used unsuitable yardstick ಆದ್ದರಿಂದ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಎಲ್ಲ ಪೇಷರ್

ಗಳನ್ನೂ ಸಭೆಗೆ ತರಿಸಬೇಕು. ಇವತ್ತು ಯಾವುದೋ ಒಂದಕ್ಕೆ ಬಲಹೀನತೆಯಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ಕೈಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ನಮಗೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಅನ್ಯಾಯಗಳು ನಡೆದಾಗ ಸಭೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ೨೨೪ ಮಂದಿ ಸದಸ್ಯರೂ ವಿರೋಧಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇವತ್ತು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಡಳಿತ ಪಕ್ಷದ ನಾಲ್ಕು ಜನ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳೂ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಮಿನಿಟರ್ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಒಬ್ಬ ಲೋಕಸಭಾ ಸದಸ್ಯರೂ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ರಾಜಕೀಯ ಹಕ್ಕುಕ್ಷೇಪದಿಂದ ಆತನಮೇಲೆ ಶಿಸ್ತಿನ ಕ್ರಮ ವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಅವರ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಲ್ಲಿ ಐ.ಎ.ಎಸ್. ಮತ್ತು ಐ.ಪಿ.ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಹಳ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕರಾಗಿರಬೇಕು. ಈ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆ ಯಾರಿಗೂ ಗುತ್ತೇ ದಾರಿಯಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಮೊದಲು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. All politicians are dishonest people ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆ ಇರುವುದಾದರೆ a day will come when they will be warned ಜಿ.ಎ.ಡಿ. ವಿಷಯ ಚರ್ಚೆಗೆ ಬಂದಾಗ ನಾನು ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಯಾವ ಯಾವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಬಂಡವಾಳ ಏನೇನು ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಇವತ್ತು ಈ ಒಂದು ವಿಷಯ ವನ್ನು ನಾನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನು ಹೇಳಿದಂಥ ಎರಡು ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಎಲ್ಲ ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನೂ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಬೇಕು, ಸಭೆಯು ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಅಂತಿಮ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನನಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ೧೦ ನಿಮಿಷಗಳ ಮಹತ್ವ ವನ್ನು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಂಡು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಂ.ಜೆ. ಸದ್ಯೋಚಿತ (ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ಸಣ್ಣ ನೀರಾವರಿ ಖಾತೆ ಸಚಿವರು).—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನನ್ನ ಖಾತೆಯ ಮೇಲಿನ ಬೇಡಿಕೆಯ ಮೇಲೆ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿದಂಥ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನೀಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಹಲವಾರು ಟೀಕೆಗಳನ್ನೂ ಕೂಡ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ನಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಎಫ್‌ಜಿಯನ್ಸ್ ಇಲ್ಲ, ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ, ಕ್ಲೀನಿಂಗ್ ಇಲ್ಲ ಇನ್ನೂ ಮುಂತಾದ ನಾನಾ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಕರಪ್ಷನ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಯೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ನಾಣಯ್ಯನವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ನಾವು ಈಗಾಗಲೇ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಕೂಡ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಬ್ರೇಕ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಹಾರನ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಟ್ರಾಲ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮುಂತಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಾವು ಟ್ರಾಲ್‌ನ್ನು ಸಪ್ಲೈ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಓವರ್‌ಲೋಡಿಂಗ್ ಯಾವಾಗಲೂ ಇರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಓವರ್‌ಲೋಡಿಂಗ್ ಇರುವುದನ್ನು ನಾವು ನೋಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಸುಮ್ಮನೆ ಇರಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಇಲ್ಲವಾಗಿರುವುದರಿಂದ,

ಇನ್ನು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಬಹಳ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದೊರಕುಗಳನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಮಗೆ ಬಹಳವಾಗಿ ಬರುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯು ಇನ್‌ಸೈಕ್ಲರ್ ಗಳಿಗೆ ಸೂಚನೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಪ್ರಕಾರ ಅವರು ಎಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಚೆಕ್‌ಮಾಡಿ ಇದುವರೆಗೂ ಸುಮಾರು ೯೦ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸೀಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ಸ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಎಂಬ ಹೆಸರಿನ ಬದಲು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಎಂದು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಖಾಸಗಿಯವರು ಇನ್ನೂ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯವರಿಗೆ ಅದೇಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಅವರೂ ಕೂಡ ಶಕ್ತಿ ವೀರಿ ಚೆಕ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಒಂದೇ ಸಾರಿ ಸುಧಾರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಈ ದಿನೆಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂಬುದನ್ನು ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ನಿನ್ನೆಯ ದಿವಸ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ನಾಣಯ್ಯನವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಪಿಕ್‌ಪಾಕೆಟರ್ಸ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಅವರ ಫೋಟೋಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹಾಕಿಲ್ಲ

ನೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ನಾನು ಈವತ್ತು ಬೆಳಿಗ್ಗೆಯೇ ನಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯವರಿಗೆ ಸೂಚನೆ ಕೊಟ್ಟು “ಇವರು ಜೇಬುಗಳ್ಳು, ಎಚ್ಚರಿಕೆ” ಎಂದು ಇಂಗ್ಲೀಷ್ ಮತ್ತು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಬರೆಸಿ ಹಾಕಲು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

ಇನ್ನು ಪರ್ಜೆಸ್ ಆಫ್ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಟಾಟಾ ಮತ್ತು ಲೇಲ್ಯಾಂಡ್ ಕಂಪನಿಯವರಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸೂಚಿಸಿದರು. ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಅವರು ಎಲ್ಲ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ನನ್ನೂ ತಯಾರು ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾವು ರೆಪ್ಲೈಟೆಡ್ ಫರ್ಮ್‌ನಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ನೂನೈತೆಗಳು ಕಂಡುಬಂದರೆ ಕೂಡಲೇ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈಗಾಗಲೇ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರಿಗೆ ಆದೇಶ ನೀಡಿದ್ದೇನೆ.

ಇನ್ನು ಹಳ್ಳಿಗಳ ಕಡೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಕೊಡಬಾರದೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೇಳಿದರು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಕೂಡ ಸರಿಯಾದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ. ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಕೂಡ ಅದೇ ಇದೆ. ಆದರೆ ಮಾನ್ಯ ಆರ್ಮಾಗಂ ಕಮಿಟಿಯ ವರದಿ ಬಂದನಂತರ ಯಾವ ಯಾವ ರೂಟುಗಳು ನಮಗೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಲ್ಲ ಅಂಥ ರೂಟುಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಒಂದು ಕ್ಯಾಬಿನೆಟ್ ಸಬ್ ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಆ ಸಮಿತಿಯ ಮುಂದೆ ಇದು ಪರಿಶೀಲನೆಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಆಗ ಒಂದು ನಿರ್ಣಯ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ.

ಇನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ತಿಮ್ಮೇಗೌಡರವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದರು. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರೂ ಕೂಡ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಸವಿಗ್ರ ಪರದಿಯನ್ನು ಮೊದಲು ನಾನು ತರಿಸಿ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಏನಾದರೂ ಅನ್ಯಾಯ ಆಗಿದ್ದರೆ.....

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್.ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ —ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಸರಿಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಡಿ. ನನಗೆ ಬೇಕಾಗಿರುವುದು ಅದು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಬರಬೇಕು. ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಅದು ತೀರ್ಮಾನವಾಗಬೇಕು. ಇದರಲ್ಲಿ ಸತ್ಯ ಸತ್ಯೆ ಏನಿದೆ ಎಂಬುದು ಹೊರಗೆ ಬರಬೇಕು. ನಾನು ಯಾರ ಪರವಾಗಿಯೂ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. The document relating to these instances should be placed before the House. Let the House know how the things are moving.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಗೋಷಾತಪ್ಪ.—ಇನ್ನು ಚೀಫ್ ಪರ್ಸನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ರವರ ಹುದ್ದೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ರೀ ಅಡ್ವರ್ಟೈಸಿಂಗ್ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದಿರಿ. ಅದನ್ನು ನಾನು ಈಗ ಕೇಳಿದೆ. ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ಅಂಥ ವಿವರಗಳು ಇಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಯಾರೂ ಬರೆದಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದುಬಂತು. ನಿನ್ನೆಯ ದಿವಸ ಯಾರೋ ಬರೆದಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ತಾವು ಹೇಳಿದಿರಿ.....

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್.ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ನನ್ನ ಹತ್ತಿರ ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಕೆಲವು ಕಾಗದಗಳು ಇರಬಹುದು ಅಥವಾ ಇಲ್ಲದಿರಬಹುದು. ಆ ವಿಷಯ ಈಗ ಬೇಡ. ಪರ್ಸನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಹುದ್ದೆಯನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿ ಮಾಡಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಭರ್ತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದು, ರದ್ದು ಮಾಡಿದ್ದು, ಸ್ಕ್ರಿನಿಂಗ್ ಕಮಿಟಿ ವರದಿ ಏನಿದೆ, ರೆಸಲ್ಯೂಷನ್ ಏನಿದೆ, ಇದ್ದಲ್ಲಾ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್ಸ್. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಾಳೆ ಅಥವಾ ನಾಡಿದ್ದು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಿ. ಇವತ್ತೇ ಇಡಬೇಕಾದ್ದು ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಬೇಕು.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅದನ್ನು ತರಿಸಿ ಮೊದಲು ನಾನು ನೋಡುತ್ತೇನೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್.ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ —ಅವರು ಅದನ್ನು ನೋಡಲಿ, ಬೇಡವೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನನಗೆ ಅಧಿಕಾರ ಇಲ್ಲ. ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿ ಸಭೆಯಮುಂದೆ ಯಾವಾಗ ಇಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಒಂದು ವಾರ ಅಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ೧೫ ದಿವಸ ಕಾಲಾವಕಾಶ ಕೊಡಿ. ಆ ಪತ್ರಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಎಷ್ಟು ದಿವಸ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ದಯವಿಟ್ಟು ಕೇಳಿ,

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ.—ಒಂದು ವಾರದೊಳಗೆ ಇದನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡು ತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಒಂದು ವಾರದೊಳಗೆ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡುತ್ತೀರಾ ? ಕರಾರು ವಾಕ್ಯಾಗಿ ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ.—ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡುವುದಾದರೆ ಇಡುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ಅದನ್ನು ತಮಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ದಯವಿಟ್ಟು ಕ್ಷಮಿಸಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಅಂಥಾದ್ದೇನೂ ಇಲ್ಲ. ಹೋಂ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಿಂದ ಬಂದಂಥ ಎಮರ್ಜೆನ್ಸಿ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಏನೂ ಇಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಅವ್ವಣಿ ಪಡೆದು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಇದು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂಥಾದ್ದಿಲ್ಲ. ತಾವು ತುಂಬಾ ಒಳ್ಳೆಯವರು, ಮಿತ ಭಾಷಿಗಳು ಎಂದು ನಾನು ಮೊದಲೇ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ನಿಮ್ಮ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಬಹಳ ಗೌರವ ಇದೆ. ಆದರೆ ಈ ಎರಡು ವಿಷಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ದಾಖಲಾತಿಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಬೇಕು. ನಾಲ್ಕು ಕೋಟಿ ಜನರಲ್ಲಿ ಯಾರೋ ಒಬ್ಬಬ್ಬರಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯವಾದರೆ, ಪ್ರಪಂಚ ಏನೂ ಮುಳುಗಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. The documents relating to these two incidents must be placed before the House. ನನ್ನ ಪ್ರಶ್ನೆ ಇಷ್ಟೆ. ಈ ಸದನ ದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ನಾವೂ, ನೀವೆಲ್ಲರೂ ಜನತಾ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳು, ನಾನು ಹೇಳಿದ ದಾಖಲಾತಿಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಗಂಗಾಧರನ್.—ಅಂಥ ಸಿ. ಓ. ಡಿ. ರಿಪೋರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನೇ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ.—ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಬಹುದಾದಂಥ ವಿಷಯಗಳಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಇಡುತ್ತೇನೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ನಾನು ಏನನ್ನೂ ಮುಚ್ಚಿಡುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾವು ನನ್ನ ರೆಸ್ಯೂಗೆ ಬರಬೇಕು.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರ.—ನಾನು ತರಿಸಿ ನೋಡಿ ಅನಂತರ ನನ್ನ ಹತ್ತಿರ ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಸಚಿವರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನಾನು ಅವರನ್ನು ಬಲವಂತ, ಅಥವಾ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

SRI H. D. DEVEGOWDA.—Let the members know how the things are going on. Sir, if it is not a confidential document or a secret document the hon'ble Minister has to place it before the House. I don't think that it is a confidential document. ಅಡ್ಜೆಕ್ಟಿವ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿರುವುದು, ಅಪ್ಲಿಕೇಷನ್ ರಿಸೀವ್ ಮಾಡಿರುವುದು, ಯಾರ್ಯಾರಿಂದ ಅಪ್ಲಿಕೇಷನ್ ಬಂದಿದೆ.....

ಅಧ್ಯಕ್ಷರ.—ಅದನ್ನು ಒಂದು ವಾರದಲ್ಲಿ ತರಿಸಿ ನೋಡುತ್ತೇವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಲ್ಲಾ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಅವರು ಒಂದು ವಾರ ಅಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ೧೫ ದಿವಸ ಟೈಂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿ, ನನಗೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಚಿಂತೆ ಇಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿಯೇ ನೀವು ಮಾಡಿ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದೇ ರೀತಿ ನಿರ್ಣಯ ಕೊಡಿ ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಡೆದಿರತಕ್ಕ ಘಟನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ೨ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಬೇಕು. ಎಷ್ಟು ಅಪ್ಲಿಕೇಷನ್‌ಗಳು ಬಂದಿರೋಯಾವ ಜಾತಿಯವರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಬ್ಯಾಕ್‌ವರ್ಕ್ ಎಷ್ಟು ಎಸ್.ಸಿ, ಎಸ್.ಟಿ, ಎಷ್ಟು ಮೈನಾರಿಟೀಸ್ ಎಷ್ಟಿದೆ...

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಂ.ಜೆ. ಸದ್ಯೋಜಾತಪ್ಪ.—ತರಿಸಿ ನೋಡಿ ಇಡುತ್ತೇನೆಂದು ಈಗಾಗಲೇ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

MR. SPEAKER.—Let us give that much of time,

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಗೋಷಾತಪ್ಪ.—ಆ ಪೇಪರ್‌ಗಳನ್ನು ಇನ್ನೂ ನಾನೇ ನೋಡಿಲ್ಲ, ಮೊದಲು ನಾನು ನೋಡಿ ಅನಂತರ ತಮಗೆ ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ...

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ತಾವು ನೋಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರ ನನಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ಮೀರಿ ಅನ್ಯಾಯಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ವಿವರಗಳನ್ನು ತರಿಸಿಕೊಂಡು ನೋಡಿ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಅಪ್ಪಣೆಯನ್ನು ಪಡೆದು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಡತಕ್ಕಂಥದ್ದು ತಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಬೊಮ್ಮಾಯಿಯವರೇ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ವಿವರಗಳನ್ನು ತರಿಸಿಕೊಂಡು ನೋಡಲಿ. He says he is ignorant of all those things.

SRI S. R. BOMMAI.—I would appeal to you to let the Minister show the file to you and then, place it before this House. ಇದರಲ್ಲಿ ಅವ್ಯವಹಾರಗಳು ನಡೆದಿರುತ್ತದೆ, ಅಧಿಕಾರ ದುರುಪಯೋಗವಾಗಿದೆ. ಇನ್ನೂ ಒಂದು ಹೆಜ್ಜೆ ಮುಂದೆಹೋದರೆ ಜಾತಿವಾದವು ಎದ್ದುಕಾಣುತ್ತದೆ. This is done with a particular purpose. Are we to tolerate all these things? Is this House not entitled to know it? ಈಗ ಯಾವುದೇ ರಿಕ್ಲೇಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಸಲಿ ವ್ಯವಹಾರಿಕವಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕವಾಗಿ ಅಡ್ವರ್ಟೈಸ್ ಮಾಡಿ, ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ಕರೆದು ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ, ಇರುತ್ತದೆ. ತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಅತಿಕ್ರಮ ನಡೆಸಿದ್ದರೂ, ದುರುಪಯೋಗಮಾಡಿದ್ದರೆ ಅದು ಈ ಸಭೆಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಬೇಕಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ತರಿಸಿ ನೋಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ವಿವರಗಳನ್ನು ತರಿಸಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ ಆತಂಕವಿಲ್ಲ.

MR. SPEAKER.—I cannot compel the Government.

SRI H. D. DEVE GOWDA.—Unless they come with an argument that this is a confidential one, it is forme to convince the speaker on this point. They cannot withhold the paper. We know the case of Tulmohan Ram. At the end what has happened? It was placed in the custody of the Speaker. ಸ್ಪೀಕರ್ ಜೇಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್ಸ್‌ನ್ನು ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಯಿತು. ದಯವಿಟ್ಟು...

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಈಗ ತಾವು ಮತ್ತೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಬಹುದಲ್ಲ. The-Hon. Minister says that he would like to see the papers. Supposing after seeing the papers, if he feels that it should be placed he will place it. Otherwise, I cannot force him.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಕಾನ್‌ಫಿಡೆನ್ಷಿಯಲ್ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್ಸ್ ಇದ್ದರೆ ತಮಗೆ ನೆನಪರಿಕೆ ಮಾಡಲಿ. You have got every right to force the Government. Under the rules...

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ವಿವರಗಳನ್ನು ತರಿಸಿ ನೋಡಲಿ, ಅನಂತರ ಮಾತನಾಡೋಣ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

SRI H. D. DEVE GOWDA.—Alright, I will sit quiet.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಗೋಷಾತ.—ಶ್ರೀಮಾನ್ ನಾನಯ್ಯನವರು ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುತ್ತಾ ಟೆಂಡರ್ ಮುಖಾಂತರವೇ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಟೆಂಡರ್ ಮುಖಾಂತರವೇ ಕೊಡುತ್ತಿರುವುದೆಂಬುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಲು ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ.



ಇನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಪಂಪಾಪತಿಯವರು ಮತ್ತಿತರ ಸದಸ್ಯರು ಕೆಲವೊಂದು ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲ್ಸ್‌ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಎಲ್ಲ ಜನರಿಗೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಇದ್ದರೆ ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾನೆ.

ಎಲ್ಲ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡುವಾಗ ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳು ವೇಳೆಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ, ಸರಿಯಾದ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಇಲ್ಲ. ಹಾರನ್‌ ಇಲ್ಲ, ವೈಪರ್ಸ್‌ ಇಲ್ಲ ಬ್ರೇಕ್ ಇಲ್ಲ, ಟೂಲ್ಸ್‌ ಇಲ್ಲ, ಇವೆಲ್ಲ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕರೆಸಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತಾನೆ.

ಶ್ರೀಮಾನ್ ಆರ್. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲ್‌ರವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ, ರಾಮದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ಏಳು ಎಕರೆ ಜಾಗ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೂ ಸಂರೇಬಾನ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಎಕರೆ ಜಾಗ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೂ ಹೇಳಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆಮಾಡಿ ಪರ್ಚೇಸ್‌ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಕೂಡ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ.

ಇನ್ನು ವಾಹನಗಳಿಂದ ಬರತಕ್ಕಂಥ ತಿರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಮತ್ತು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ೧೯೫೭ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದ ಈ ಒಂದು ನಿಲುವೆಯನ್ನು ಪಾಲಿಸಬೇಕೆನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಸೂಕ್ತಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆಂದು ಆಶ್ವಾಸನೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾನೆ.

ಇನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಪಂಪಾಪತಿಯವರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯಾಗಾರಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಒಂದು ಉತ್ತಮವಾದ ಸಲಹೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಕೂಡ ಆಲೋಚನೆಮಾಡಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ತಿಳಿಸುತ್ತಾನೆ. ಇನ್ನು ದಾವಣಗೆರೆ ನಗರಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಅವರಿಗೆ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೂ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಅದಷ್ಟು ಜಾಗ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಟ್ಟು ದೇವರ ಹಿಪ್ಪರಗಿ ಡಿಪೋ ಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನು ತರಿಸಿ ಡಿಪೋ ತೆರೆಯಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಂಪಾವತಿ.—ದಾವಣಗೆರೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ಬಗ್ಗೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಂ.ಜೆ. ಸದ್ವೋಜಾತ.—ಸ್ಕಾಂಕ್ಷನ್ ಆಗಿದೆ, ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿ, ಮಂತ್ರಿಗಳಿಂದ ಆಜೆ ಬರವುದು ಸ್ವಲ್ಪ ತಡವಾಗಿದೆ.

ಇನ್ನು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್‌ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ ಪ್ರಗತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಒಂದು ಚಿತ್ರವನ್ನು ಮುಂದಿಡಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ೧೯೪೧-೪೨ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ೫೫,೧೨,೪೭,೫೪-೭೬ ರೂಪಾಯಿಗಳ ರಾಜಸ್ವ ಬಂದಿರುತ್ತೆ. ಹೊಸ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ನೋಂದಾಣಿಯು ಹೋದ ವರ್ಷಕ್ಕಿಂತಾ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುತ್ತೆ. ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ತೆರಿಗೆ ಕಟ್ಟಲು ಅನುಕೂಲವಾಗಲೂ ಮತ್ತು ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಮಾಹಿತಿ ಕೆಲಸಗಳು ಸುಗಮವಾಗಿ ಮತ್ತು ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯಲು ಈ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಉಪ-ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಗಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪುತ್ತೂರು, ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾಗರ, ಕಾರವಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಿರಸಿ, ವಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಾಗಲಕೋಟೆ, ಬೆಳಗಾಂ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬೈಲಹೊಂಗಲ ಧಾರವಾಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗದಗ್ ಮತ್ತು ಹಾವೇರಿ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗಂಗಾವತಿ ಈ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ತೆರೆಯಲಿಕ್ಕೆ ಈಗಾಗಲೇ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದೇವೆ.

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನೋಂದಾಣಿಕೆಯಾಗುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ ೫೦ ರಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದರಲ್ಲೇ ನೋಂದಾಣಿಕೆಯಾಗುತ್ತಲಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿ ಸೇವಾ ಸರ್ಕಾರವು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಈಗ ಇರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿ ಜತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಎರಡು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ನಗರದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಬಡಾವಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರವು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದೆ. ಹಾಲಿ ಕಛೇರಿಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾವಕಾಶವನ್ನು ಹುಡುಕುತ್ತಿದ್ದು ಇನ್ನೂ ಕೆಲವೇ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಲಿದೆ. ಈ ಮೂರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಛೇರಿಗಳಲ್ಲದೆ ತೆರಿಗೆ ಪಾವತಿ ಮಾಡಲು ವಾಹನ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ನಗರದ ೬೦ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೊಡಲು ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸಿದೆ. ಸರ್ಕಾರವು ಕರ್ನಾಟಕ

ಟ್ರಕ್ ಟರ್ನಿಂಗ್ ಎಂಬ ಯೋಜನೆಯನ್ನೂ ರೂಪಿಸಲಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಗುರಿ ಏನೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ರಸ್ತೆಗಳ ವಾಹನಗಳ ಒತ್ತಡ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದೇ ಆಗಿದೆ. ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಿಂದ ಬರುವ ಸರಕು ಸಾಕಣೆ ವಾಹನಗಳು ಸದರಿ ಸರಕು ಸಾಕಣೆ ವಾಹನಗಳ ತಿರುಗಣೆಯಲ್ಲೇ ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಅಲ್ಲೇ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಇಳಿಸುವುದೂ, ಅಲ್ಲಿಂದಲೇ ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ಸರಕನ್ನು ತುಂಬಿಸಿ ಕಳಿಸಲು ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಾಹನಗಳನ್ನೂ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಹೊರವಲಯದಲ್ಲೇ ತಡೆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಒತ್ತಡ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದೇ ಅಲ್ಲದೇ, ಇದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಒಟ್ಟು ೪೩೦೩ ವಾಹನಗಳನ್ನೂ ಒಳರಾಜ್ಯದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕರು ೨೫೦೩ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಒಳನಾಡಿನ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸಾಗಿಸುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಒಟ್ಟು ೪೦೩ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನೂ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ರವಾನೆಗೆ ನೀಡಿದ್ದು ಇದರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೧೦೭ ವಾಹನಗಳನ್ನೂ ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕರು ೨೯೬ ವಾಹನಗಳನ್ನೂ ನಡೆಸುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸರ್ಕಾರವು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದೊಂದಿಗೆ ಇರುವ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಒಪ್ಪಂದಗಳನ್ನು ಅಂದರೆ ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ, ತಮಿಳುನಾಡು, ಕೇರಳ, ಗೋವಾ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶ ಸರ್ಕಾರಗಳೊಂದಿಗಿರುವ ಒಪ್ಪಂದಗಳನ್ನು ನವೀಕರಿಸಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವಾಹನಗಳ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಾಗಣೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವಾಡಿಕೊಡಲು ಯೋಚಿಸಿದೆ.

೭-೦೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಇನ್ನು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ೧೯೮೧-೮೨ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಬಹುಮುಖವಾಗಿ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಿರುವುದನ್ನು ಈ ಕೆಳಗೆ ಕಾಣಬಹುದು. ವರ್ಷದ ಆದಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ೩೮೫೫ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಪ್ರಸಕ್ತ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೫೭೪ ಹೊಸ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಲಾಗಿ ವರ್ಷಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಖ್ಯೆಯು ೪೪೨೧ಕ್ಕೆ ಏರಿತು. ಸಂಸ್ಥೆಯು ೫೯೦ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ ತಂದಿದ್ದರಿಂದ ದಿನಂಪ್ರತಿ ೧.೮ ಲಕ್ಷ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ನಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಲಾಯಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ದಿನಂಪ್ರತಿ ೨.೫ ಲಕ್ಷ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ಗುರಂತರವಾದ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ಕೈಗೊಂಡಿತು.

೧೯೮೧-೮೨ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ತನ್ನ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ೨೩.೩೮ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಸೇರಿಸಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ೫೫೩ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ೯೭ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ನೆರವು ನೀಡಿರುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಭಾರತೀಯ ಜೀವ ವಿಮಾ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೨೦೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಸಾಲವನ್ನು, ವಾಣಿಜ್ಯ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ೬೦೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸಾಲವಾಗಿ ಪಡೆದಿರುತ್ತೆ. ಜೊತೆಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ೨೨೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಡಿಬೆಂಚರ್ ಪತ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ಬಂಡವಾಳಕ್ಕೆ ಬದಲಿಸಿದೆ. ಸಂಸ್ಥೆಯು ೧೯೮೧-೮೨ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿಸಿದಷ್ಟು ಭಾರಿ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹಿಂದೆಂದೂ ತೊಡಗಿಸಿರುವುದು ಕಂಡುಬಂದಿಲ್ಲ.

ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ೯೨೩ ಹೊಸ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕೊಂಡುಕೊಂಡಿತು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೪೬೬ ವಾಹನಗಳನ್ನು, ಹಳೇ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬದಲಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ೪೫೭ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಲು ಗೊತ್ತು ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಸಂಸ್ಥೆಯು ಪ್ರತಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲೂ ಪೂರ್ವ ಯೋಜಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗ ಒಂದೇ ೧೨೦ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೨೧ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೂ, ೨ ಲಕ್ಷಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಬದಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ, ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ಗಳನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸುವಲ್ಲಿ ಗ್ಯಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸೌಲಭ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನವನ್ನಿತ್ತಿರುವುದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ೪ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನೂ ಚಿಂತಾಮಣಿ, ಮುಲ್ಕಿ, ದೇವರ

ಹಿಪ್ಪರಗಿ, ಸೋಮವಾರಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ೬೮ ನಗರ ಮಾರ್ಗಾಸರೆ (ಪೆಲ್ಟರ್) ಗಳನ್ನೂ, ೨೬ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಮಾರ್ಗಾಸರೆಗಳನ್ನೂ ಹೊಸದಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ೧೧೫.೦೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಪಾದಚಾರಿ ಸೇತುವೆ ಹಾಗೂ ಅದಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಂತೆ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ನೂತನ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವು ದೇಶದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾದುದೆಂದು ಪ್ರಶಂಸಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ದಾವಣಗೆರೆ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಲು ೨ ಪರಿ ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಇದೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಬಹುಮುಖ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಿರುವುದು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿದೆ ; —

- (ಅ) ವಾಹನ ಬಳಕೆಯ ಬಲವು ಶೇಕಡ ೮೦.೩ ರಿಂದ ಶೇಕಡ ೮೪.೧ ರಷ್ಟುಕೇರಿದೆ.
- (ಆ) ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರತಿವಾರ್ಷಿಕ ಬಳಕೆಯು ದಿನಕ್ಕೆ ೨೬೫.೮ ಕಿಲೋವೋಲ್ಟರಿಂದ ೨೭೩.೬ ಕಿಲೋವೋಲ್ಟರ್ ರವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿರುವುದು ಗಣನೀಯ.
- (ಇ) ಸಂಚಾರ ಸೇವಾ ರದ್ದತಿಯು (ಕ್ಯಾನ್ಸಲೇಷನ್) ಶೇಕಡ ೭.೫ ರಿಂದ ಶೇಕಡ ೫.೪ಕ್ಕೆ ಇಳಿದು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದೆ.
- (ಈ) ಮಾರ್ಗ ವೃದ್ಧಿ ಕುಸಿಯುತ್ತಿದ್ದ (ಬ್ರೇಕ್ ಡೌನ್) ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಪ್ರತಿ ೧೦ ಸಾವಿರ ಕಿಲೋವೋಲ್ಟರ್ಗೆ ೦.೬೯ ಇದ್ದದ್ದು ೦.೬೦ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿರುತ್ತದೆ.
- (ಉ) ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಮಯ ನಿಷ್ಠೆಯು (ಆಗಮನ ಹಾಗೂ ನಿರ್ಗಮನ) ಬಹುತೇಕ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.
- (ಊ) ಟೈರುಗಳ ಬಳಕೆ ಹಾಗೂ ಡೀಸಲ್ ಬಳಕೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿನ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲಾಗಿದೆ.
- (ಋ) ಕಳೆದ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೂ ೮.೨೭ರಷ್ಟಿದ್ದ ವಾಹನ-ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಪ್ರಮಾಣವು ಪ್ರಸಕ್ತ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೭.೬೮ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿರುವುದು ಒಂದು ಸಾಧನೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ೧೯೮೨-೮೩ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿರುವ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿವೆ ;

೧ ಮೈಸೂರು	೨ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ
೩ ಜವಗಲ್	೪ ಮದ್ದೂರು
೫ ಗೋರೂರು	೬ ಸೋಲೂರು
೭ ಕುಶಾಲನಗರ	೮ ಮಡಿಕೇರಿ
೯ ಮಂಡ್ಯ	೧೦ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು
೧೧ ಕೋಲಾರ	೧೨ ನಾಗಮಂಗಲ
೧೩ ಹೊಳೆನರಸೀಪುರ	೧೪ ಮಂವರಗಿ
೧೫ ಕಂದಗೋಳ	೧೬ ಗುಟ್ಟಾಲ್
೧೭ ನೇಸರ್ಗಿ	೧೮ ಸೇಡಂ
೧೯ ಹತ್ತರಗಿ	೨೦ ಔರಾದ್
೨೧ ತೆರದಾಳ್	೨೨ ಟಿಕೋಟಾ
೨೩ ಅಲ್ಮೋಲ್	೨೪ ಲೋಕಪುರ
೨೫ ರಾಮನಾಥಪುರ	೨೬ ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರ
೨೭ ಮಂರಂಡೇಶ್ವರ	೨೮ ಮುಂಧೋಳ
೨೯ ಕೊಪ್ಪಳ	೩೦ ಬ್ಯಾಹಟ್ಟಿ
೩೧ ಸಡಲಗ	೩೨ ಕೊಟ್ಟೂರು
೩೩ ಹರಪನಹಳ್ಳಿ	೩೪ ಖಾನಾಪುರ
೩೫ ಪುತ್ತೂರು	

ನಿಯೋಜಿತ ಹೊಸ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ;

೧ ಅರಸೀಕೆರೆ	೨ ಶಿರಾ
೩ ದಾವಣಗೆರೆ	೪ ಹರಿಹರ
೫ ರಾಯಭಾಗ್	೬ ಹಂಪಿ
೭ ಸುಲ್ಕ	೮ ಸಿಂಧನೂರ್
೯ ರಬಕವಿ	೧೦ ಲಿಂಗಸುಗೂರು
೧೧ ಹೂವಿನಹಿಪ್ಪರಗಿ	೧೨ ಮೂಡಿಗೆರೆ
೧೩ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ	೧೪ ಗಜೇಂದ್ರಗಡ
೧೫ ಪಿರಿಯಾಪಟ್ಟಣ	

ಈ ರೀತಿಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇಷ್ಟು ಪ್ರಮುಖವಾದ ವಿಷಯಗಳು.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಫ್. ಭೈರಿ.—ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶಹಬಾದ್‌ನಲ್ಲಿ ೪೫ ಸಾವಿರ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇದೆ. ನೀವು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಜಾಗ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ೧೦ ವರ್ಷಗಳಾಯಿತು. ಇನ್ನು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟಲಿಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ವರ್ಷಗಳು ಬೇಕು ? ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ? ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಏನು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಗೋಷಾತ.—ಅದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ನನ್ನ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಮಂತ್ರಿಗಳ ಆರೋಗ್ಯ ಸರಿಯಿಲ್ಲ. ಅವರ ಆರೋಗ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಆರೋಗ್ಯ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಸ್‌ಗಳು ಹೇಗಿವೆ ಅಂದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಂಡ್ ಸರಿಯಾಗಿದೆ ಅದರ ಹಾರನ್ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡೋಲ್ಲ. ನಾವು ಏನೇ ಕೇಳಿದರೂ ಸೂಕ್ತಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಡಿವಿಜನ್‌ವೈಸ್ ಯಾವಾಗ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಅಂದರೆ ಕಮಿಟಿ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಬಂದಮೇಲೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ೫ ಭಾಗಗಳಾಗಿ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ ಅದು ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಕಮಿಟಿ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಯಾವಾಗ ಬರುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಗೋಷಾತ.—ಕ್ಯಾಬಿನೆಟ್ ಸಬ್ ಕಮಿಟಿ ಮುಂದೆ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಇದೆ ಅದಷ್ಟು ಬೇಗ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಆರ್. ಬೊಮ್ಮಾಯಿ.—ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಆದಮೇಲೆ ಅದರ ಎರಡರಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಂದಿವೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಏನು ಉತ್ತರ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಖಾಸಗಿಯವರ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ವಶಪಡಿಸಿಕೊಂಡಮೇಲೆ ಅವರಿಗೆ ೬ ವರ್ಷಗಳಾದರೂ ದಂಡು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ ಅವರ ಬಸ್ಸುಗಳೆದುಡು ಕೊಡಲಿಕ್ಕೆ ಏನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಗೋಷಾತ.—ತಮ್ಮ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಅದಷ್ಟು ಬೇಗ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀಮತಿ ಅನಸೂಯಾ ಗಜಾನನ ಶರ್ಮ.—ಮಂರಂಡೇಶ್ವರದಲ್ಲಿ ಈಗ ಇರುವ ಕಡೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಕಟ್ಟುತ್ತಾರೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈಗ ಇರುವ ಕಡೆ ಅನುಕೂಲವಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್.—ಕುರುಡರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ತೋರಿಸಬೇಕೆಂದು ನನಗೆ ಅರ್ಜಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕಂತಹವರ ಬಗ್ಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಇದೆ. ನಾವು ಬೇರೆ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವಾಗ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಲು ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಆ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಹೆಲ್ಮೆಟ್ ತೆಗೆಯುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದ್ಗೋಷಾತ.—ಬಹಳ ಜನ ಹೆಲ್ಮೆಟ್ ತೆಗೆಯಬಾರದೆಂದೂ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಶೇರ್‌ಖಾನ್.—ಆ ರೀತಿ ಯಾರು ಹೇಳಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್.—ಬಿ.ವಿ.ಎಸ್. ಗಾಡಿಗಳು. ಸಂವೇಗ ಲೂನ ಮತ್ತು ಸ್ಕೂಟರ್ ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕಂತಹವರಿಗೆ ಹೆಲ್ಮೆಟ್ ಹಾಕಬಾರದೆಂದೂ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲೂ ಇದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ತೀರ್ಮಾನವೇನು? ಶಿರಸ್ತ್ರಾಣ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದಷ್ಟು ಅನುಕೂಲ ಆದರಿದರೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ಆದರಿಂದ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ನನ್ನ ಸ್ವಂತ ಅನುಭವದಿಂದ ಈ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಕುರುಡರು ಮತ್ತು ಶಿರಸ್ತ್ರಾಣದ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು?

ಶ್ರೀ ಶೇರ್‌ಖಾನ್.—ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನನಗೆ ನೂರಾರು ಕ್ಷಾಗ್ರದಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಮಾನ್ಯ ಬೊಮ್ಮಾಯಿ ಅವರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಹೆಲ್ಮೆಟ್ ಧರಿಸುವುದನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಬೇಕೆಂದು ಇವುಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ಕಂಪನಿಯವರು ಏನಾದರೂ ತಮಗೆ ತಿಳಿಸಿರಬೇಕೆಂದು ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಮೇಲೆ ಎಷ್ಟು ಅಪಘಾತಗಳಾಗಿವೆ ಮತ್ತು ಇದಕ್ಕೂ ಮೊದಲು ಎಷ್ಟು ಆಗುತ್ತಿದ್ದವು ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ವಿಚಾರಿಸಿ ನೋಡಬೇಕು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಧರಿಸುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಎಲ್ಲರೂ ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ತೆಗೆಯಿರಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ತಾವು ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡಿ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಮಸಿಯಪ್ಪ.—ಈಗ ಬಳ್ಳಾರಿಯಿಂದ ಧರ್ಮಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಹಿರಿಯೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೋಗದ ಕಾರಣ ಜನರಿಗೆ ಈ ಬಸ್ ಬರುತ್ತದೋ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬ ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ನಿಮಗೂ ಲುಕ್ಷನಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದಕಾರಣ ಎರಡು ಹೊಸ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಿದರೆ ತಮಗೆ ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಹಿರಿಯೂರಿನಿಂದ ಕೊಯಮತ್ತೂರಿಗೆ ಮತ್ತು ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನಿಂದ ಹಿರಿಯೂರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಓಡಿಸಿದರೆ ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರಿಗೆ ತಾವು ಉಪಕಾರ ಮಾಡಿದಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸ್.—ಮಾನ್ಯ ಲಕ್ಷ್ಮೀಸಾಗರ್ ಅವರು ಹೆಲ್ಮೆಟ್ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ಸ್ವಂತ ಅನುಭವವನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಅವರು ಇದನ್ನು ಧರಿಸುವುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಏನು ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಲಿಲ್ಲ. ಅವರ ತಲೆ ಮೊದಲಿನಂತೆ ಸರಿಯಾಗಿಯೇ ಇದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪ್ರಭಾಕರ್.—ಸೆಲಮಂಗಲ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ೧೬ ಮೈಲಿಗಳ ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ನೂರಾರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಈ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಓಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಲೋಕಲ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್‌ಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದ ಕಾರಣ ಜನರು ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಆ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಓಡಾಡುವ ಅನೇಕ ಬಸ್‌ಗಳು ಅಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲದೆ ಇರುವುದು ಇದಕ್ಕೆ ಮತ್ತೊಂದು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಆದಕಾರಣ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಂದ ನನಗೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಉತ್ತರ ಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಂ. ಜೆ. ಸದೋಜಾತ.—ಅಲ್ಲಿಗೆ ಲೋಕಲ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡೋಣ.

MR. SPEAKER.—I now put the Demands to the vote of the House. The question is :

“That the respective sums not exceeding the amounts mentioned in the list of Demands inclusive of the sums granted on account be granted to Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March, 1983 in respect of Demand Nos. 3 and 47.”

*The motion was adopted and the respective sums were granted*

[As directed by the Chair, the Demands are reproduced below:]

**DEMAND No. 23**

“That a sum not exceeding Rs. 2,08,90,000 on Revenue Account inclusive of the sum granted on account be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1983 in respect of Demand No. 23.”

**DEMAND No. 27**

“That a sum not exceeding Rs. 1,31,10,000 on Revenue Account and Rs. 7,09,00 000 on Capital Account inclusive of the sum granted ‘on account’ be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1983 in respect of Demand No. 27.”

**ANNOUNCEMENT**

**Reg. Resignation of hon. members from Congress (I)  
Legislature Party**

MR. SPEAKER.—I have received a letter written by Sri S. Bangarappa, Sri G. Basavanappa, Sri M. Ramappa and Sri S. S. Mahajan Shetty stating that they have resigned from Congress (I) Legislature Party and have requested to allot separate seats for them. Seating arrangements will be made accordingly.

Now the House stands adjourned to meet tomorrow at 9-00 A.M.

*The House adjourned at fifteen minutes past Seven of the Clock to meet again at Nine of the Clock on Wednesday, 7th July 1982.*